SKRZYDLATA POLSKA

NR 40 (847) ● 1.X.1967 ● ROK XXIII/XXXVII ● CENA 2 ZŁ



Nasze zdjęcie przedstawia Spadochronową Mistrzynię Polski Juniorek 1967 — Bożenę Muszkiet z Aeroklubu Łódzkiego.
Zdjęcie: T. Malinowski



Pilot RYSZARD PILCH i nawigator ANDRZEJ GRABOWSKI odnieśli zwycięstwo w XI Samolotowych Mistrzostwach Polski

17 września, w sali dyrekcji Huty im. Lenina, odbyło się zakończenie XI Samolotowych Mistrzostw Polski. Na uroczystość przybyli: prezes Aeroklubu PRL — Stefan Antosiewicz, przewodniczący Komisji Samolotowej APRL, dyrektor PLL LOT — inż. Jan Zwierzyński, honorowy prezes Aeroklubu Krakowskiego — Jan Antoniszczak, przedstawiciel władz partyjnych — Jan Ciastoń, wicedyrektor Huty im. Lenina — inż. Jan Kania i zaproszeni goście.

Przemówienie wygłosił, m. in., prezes APRL Stefan Antosiewicz, oceniając wysoko poziom mistrzostw i dziękując zawodnikom za prawdziwie sportową postawę, zaś kierownikowi imprezy Janowi Bryniarskiemu i jego sztabowi — za świetną organizację XI Mistrzostw. „Te mistrzostwa były nieudane tylko dla tych, którzy w nich nie wzięli udziału" — powiedział prezes Antosiewicz, kierując swe słowa pod adresem aeroklubów, z których załogi nie przybyły na zawody.

Ogłoszono wyniki i zwycięzcy mistrzostw, załoga krakowska **Ryszard Pilch — Andrzej Grabowski** oraz załogi wicemistrzowskie: Władysław Gawlik — January Roman (Bielsko-Biała) i Zdzisław Dudzik — Janusz Pasierski (Warszawa) otrzymały medale XI Mistrzostw. Zwycięska załoga dostała puchar przechodni „Trybuny Ludu" oraz nagrodę Głównego Inspektora Lotnictwa gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego — statuetkę Ikara. Tak mistrzowie, jak wicemistrzowie otrzymali cenne nagrody rzeczowe.

Podano następnie do wiadomości, iż w konkursie o tytuł „Najlepszego nawigatora roku 1967", rozgrywanym w ramach XI Samolotowych Mistrzostw Polski, zwyciężył **Andrzej Grabowski** (Kraków), przed Januszem Pasierskim (Warszawa) i Januarym Romanem (Bielsko-Biała). Otrzymali oni puchary.

Nagrody rzeczowe oraz dyplomy otrzymali z kolei zwycięzcy w rozgrywanym podczas mistrzostw współzawodnictwie mechaników lotniczych. Komisja Techniczna Mistrzostw za najlepszego mechanika uznała **Tadeusza Korczyńskiego** (Aeroklub Krakowski). Drugie miejsce zajął Jan Musiał (Aeroklub Częstochowski), trzecie Paweł Sikora (Aeroklub Bielsko-Bialski).

(z)

Na zdjęciu: Mistrzowie i wicemistrzowie na podium
Foto: B. Koszewski

WYNIKI XI SAMOLOTOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

Miejsce	Pilot	Nawigator	Aeroklub	Punkty
1.	R. Pilch	A. Grabowski	Krakowski	4 010,5
2.	W. Gawlik	J. Roman	B. Bialski	3 639,5
3.	Z. Dudzik	J. Pasierski	Warszawski	3 523
4.	M. Dąbkowski	E. Doroszewicz	Gdański	3 001
5.	E. Popiołek	C. Lorenc	Krakowski	2 411
6.	St. Łuszpiński	R. Tyczyński	Wrocławski	2 018
7.	J. Grzędzielski	L. Janicki	Warszawski	1 896
8.	St. Marliński	A. Tajchman	Częstochowski	1 690
9.	L. Szutowski	W. Koślicki	Bydgoski	1 574
10.	K. Poselt	A. Perzyna	Łódzki	1 501
11.	B. Sinica	L. Sitko	Białostocki	1 485
12.	J. Tomaszewski	A. Filaszkiewicz	Elbląski	1 480
13.	T. Kaczmarek	St. Babiarz	Jeleniogórski	1 342
14.	S. Makne	Z. Reguła	Poznański	1 225
15.	H. Maciąg	D. Bielański	Jeleniogórski	899
16.	Z. Tebich	St. Kondera	Podkarpacki	894
17.	Z. Skrzypek	E. Fuchs	Świdnicki	884
18.	St. Mądrzejewski	W. Czarnecki	Grudziądzki	865
19.	E. Stogniew	T. Wusatowski	Gliwicki	852
20.	St. Maksymowicz	W. Malina	Wrocławski	850
21.	K. Gajoch	T. Trznadel	Rzeszowski	214
22.	R. Gajos	H. Zajęcki	Kielecki	209

Wieńce pod pomnikiem lotników polskich w Northolt

W niedzielę 17 września br. w 27 rocznicę Bitwy o Anglię, attache wojskowy, lotniczy i morski Ambasady PRL w Londynie płk Jerzy Kaczorek złożył wieniec u stóp Pomnika Lotników Polskich w Northolt.

Obecni byli: konsul generalny PRL w Londynie Tadeusz Martynowicz oraz przybyły z kraju przedstawiciel lotnictwa polskiego płk Stanisław Skalski.

W uroczystości wzięli także udział: Bronisław Malinowski przedstawiciel Stowarzyszenia Lotników Polskich w Wielkiej Brytanii, Adam Krajewski ze zrzeszenia Polonii i Stanisław Czajkowski z „Klubu Olimpijczyka" oraz liczni uczestnicy Bitwy o Anglię.

NARADA PRZEWODNICZĄCYCH KOMISJI REWIZYJNYCH

W dniach 15—16 września br. odbyła się w Warszawie narada przewodniczących komisji rewizyjnych aeroklubów regionalnych, zwołana z inicjatywy działaczy terenowych przez Główną Komisję Rewizyjną Aeroklubu PRL. Otworzył ją zastępca przewodniczącego GKR mgr inż. Ryszard Witkowski, który wygłosił referat wprowadzający. Naradzie przewodniczył członek GKR doc. inż. Henryk Górka. Obecni byli: prezes APRL Stefan Antosiewicz, sekretarz generalny płk pil. mgr Arnold Juniter i skarbnik mgr inż. Witold Leja.

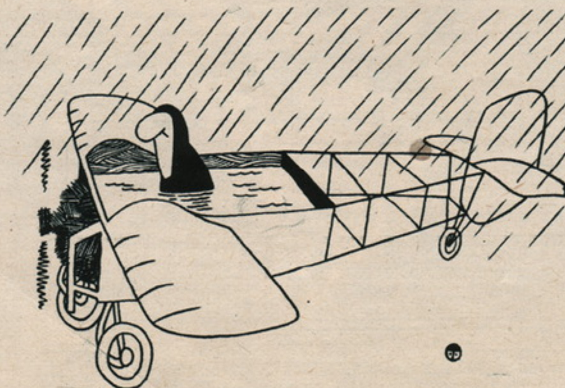
Po referatach, wygłoszonych przez przedstawiciela MON i Głównego Księgowego APRL mgra Edmunda Klonowskiego, wywiązała się dyskusja, m. in. nad problemami kontroli społecznej, nad działalnością przedsiębiorstw Aeroklubu PRL, stanu zatrudnienia i spraw sportowo-wyszkoleniowych. Chociaż gospodarka w aeroklubach regionalnych jest na ogół dobra, to jednak chodzi o to, aby w dalszej działalności eliminować najdrobniejsze nawet uchybienia. Obecni na naradzie przewodniczący komisji rewizyjnych wskazywali w swych wystąpieniach na różne jeszcze niedomagania w pracach komisji rewizyjnych aeroklubów. Mówiono m. in. o słabej tu i ówdzie współpracy komisji z aparatem etatowym czy nawet samym zarządem klubu, na którego posiedzeniach brak przedstawicieli komisji rewizyjnej. W niektórych aeroklubach komisje działają w zdekompletowanych składach; nie zawsze posiadają one też w swym składzie ludzi mających odpowiednie kwalifikacje kontrolno-rewizyjne. Zachodzi więc potrzeba szkolenia członków komisji, pomocy im w sprawnym i efektywnym działaniu i o tym mówiło się na naradzie najwięcej, Komisje rewizyjne, których rangę muszą doceniać zarządy aeroklubów, powinny w swej pracy pobudzać działalność aeroklubów. Sporo na tym odcinku już zrobiono, wiele rzeczy uporządkowano, ale różne jeszcze sprawy niekiedy drobne, związane z efektywnym działaniem komisji rewizyjnych w aeroklubach, są do załatwienia. Mówiło się o tym z troską właśnie na naradzie.

Wizytacja Aeroklubu Warszawskiego przez przewodniczących komisji na drugi dzień pobytu w stolicy, połączona z pokazową kontrolą, dała uczestnikom narady wiele praktycznych wskazówek i wniosków do dalszej działalności. Narada była niezwykle pożyteczna dla działaczy terenowych. Postanowiono też, że Główna Komisja Rewizyjna organizować będzie co roku takie konsultacyjne spotkania. Pomoże to komisjom rewizyjnym aeroklubów w znacznym usprawnieniu pracy i bardziej efektywnym działaniu. (yy)

III WROCŁAWSKIE ZAWODY MODELI SILNIKOWYCH O PUCHAR „SPOŁEM"

ZAWODY o puchar ZSS „SPOŁEM" — Wrocław należą już do tradycji w stolicy Dolnego Śląska. W tym roku tak jak poprzednio zorganizował je Aeroklub Wrocławski. Zawody rozegrano dnia 17 września. Startowało 20 modelarzy z Aeroklubu Wrocławskiego. A oto najlepsze wyniki: 1. Jerzy Kaczorek — 846 pkt SP15 Wrocław, 2. Janusz Grudziński — 633 pkt, LZN Wrocław, 3. Marek Birkenmayer — 607 pkt, III L.P. Wrocław. Zwycięzca otrzymał puchar przechodni „Społem" (drugi raz z rzędu), a zawodnicy od 1 do 10 miejsca włącznie otrzymali nagrody ufundowane przez ZSS „SPOŁEM" — Wrocław w postaci silników modelarskich. Zawody rozegrane zostały wyłącznie w klasyfikacji indywidualnej. Komisji sportowej przewodniczył szef modelarstwa lotniczego AWr — Zdzisław Pakielewicz.

III Zawody o puchar „Społem" stanowiły jedno z ogniw tegorocznych Dni Lotnictwa.



W BUŁGARII BEZ SUKCESÓW

DNIA 20 września br. przybyła do Warszawy ekipa skoczków spadochronowych, która uczestniczyła w Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych o puchar „Złotych Piasków" w Warnie (Bułgaria), jakie zostały rozegrane w dniach od 10 do 16 września br. Ogółem w zawodach tych startowało po pięć ekip reprezentujących następujące państwa: Bułgarię, Polskę, NRD, Węgry i Związek Radziecki. Przeprowadzono trzy konkurencje.

W klasyfikacji kobiecej zwyciężyła Dimitrina Andrejewa (Bułgaria) — 1 049,6 pkt, przed Miłką Milienową (Bułgaria) — 1 045,8 pkt i Barbarą Karkoschką (NRD) — 1 040,9 pkt. Polki: 17. Bożena Muszkiet (731,2 pkt), 20. Krystyna Kotlarek (597,7 pkt) i 21. Anna Kwaśnik (484,4 pkt). W klasyfikacji mężczyzn pierwsze miejsce zajął Leonid Jaczmieniew (ZSRR) — 1 082,2 pkt, przed Ferencem Zederem (Węgry) — 1 070,9 pkt i Todorem Popowem (Bułgaria) — 1 065,2 pkt. Polacy: 19. Jan Kuliś (958 pkt), Sylwester Jakubowski (957,8 pkt), Marian Sylwańczyk (824 pkt), Ryszard Kuś (764,2 pkt).

W klasyfikacji drużynowej kobiet zwycięstwo odniosły spadochroniarki Związku Radzieckiego, uzyskując łącznie 4 261,1 pkt. Na drugim miejscu uplasowały się zawodniczki Bułgarii, przed spadochroniarkami Bułgarii II. Nasze spadochroniarki zajęły siódme miejsce, zdobywając łącznie 3 270,6 pkt.

Zwycięstwo w klasyfikacji drużyn męskich odnieśli Węgrzy, którzy uzyskali 5 861,9 pkt. Drugie miejsce zajęli spadochroniarze Związku Radzieckiego (5 695,5 pkt), przed skoczkami Niemieckiej Republiki Demokratycznej (5 425,5 pkt). Zawodnicy polscy wywalczyli drużynowo piąte miejsce i uzyskali 5 075,7 pkt.

Mimo, iż nasi skoczkowie nie odnieśli w Warnie sukcesów, kierownictwo ekipy jak i sami zawodnicy — którzy byli podejmowani przez Sekretarzą Generalnego Aeroklubu PRL tuż po powrocie z Bułgarii — uważają, że wyjazd był bardzo potrzebny i pożyteczny.

W jednym z najbliższych numerów naszego tygodnika opublikujemy omówienie zawodów w Warnie. (m)

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **Trzeci**, tegoroczny numer (3/36) kwartalnika PTA „Astronautyka" przynosi m. in. następujące artykuły: O. Wołczka — „Klub kosmiczny", St. Haducha i S. Etmanowicza — „Niektóre problemy składu gazowego atmosfery kabiny statku kosmicznego", M. Jendyka — „Możliwość powstania zagrożenia bakteryjnego u załogi podczas długotrwałego lotu kosmicznego", R. Schillaka — „Asfalt i ropa naftowa na powierzchni Księżyca", O. Wołczka — „Ku peryferiom Układu Słonecznego", „Biosatelity" i szereg innych ciekawych materiałów.

✲

● **Z pewnym** opóźnieniem odnotowujemy dalsze tysięczne skoki polskich spadochroniarzy. W sierpniu br. po tysiąc skoków spadochronowych z samolotu zaliczyli: por. Zenon Borowiec (19.VIII.), plut. Wacław Gugniewicz (21.VIII.) i kpt. Henryk Kowalczyk (22.VIII.) — wszyscy z Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Gratulujemy.

✲

● **Szybownicy** Aeroklubu Bydgoskiego zdobyli w tym sezonie (do 1 września) pięć pojedyńczych diamentów, jedną pełną odznakę diamentową (Zbigniew Żółkoś), 3 odznaki złote i 6 srebrnych.

✲

● **Po raz pierwszy** w historii Aeroklubu Ziemi Mazowieckiej w Płocku, szybownik tego klubu, Waldemar Lewandowski wykonał przelot 500 km. Pilot, wychowanek aeroklubu płockiego, jest pracownikiem miejscowej Fabryki Maszyn Żniwnych, a swój rekordowy przelot wykonał po trasie łamanej: Płock — Inowrocław — Chełm Lubelski.

✲

● **Oddział** Morski PTTK w Gdyni wspólnie z Zarządem Wojewódzkim TPPR, redakcją „Wieczoru Wybrzeża" oraz Zrzeszeniem Kaszubsko-Pomorskim zorganizował w dniach 3—10 września V rajd pieszy po Borach Tucholskich szlakiem „Stu z nieba".

✲

● **W Nidzicy** odsłonięto 10 września br. granitowy obelisk upamiętniający naloty pilotów 4 pułku lotniczego z Torunia w pierwszych dniach września 1939 r. na tereny Prus Wschodnich, którzy m. in. w okolicach Nidzicy i Szczytna bombardowali hitlerowskie kolumny pancerne maszerujące na Polskę. Jeden z tych pilotów, ppor. pil. Brunon Strejmik, został zestrzelony 2 września 1939 r.

✲

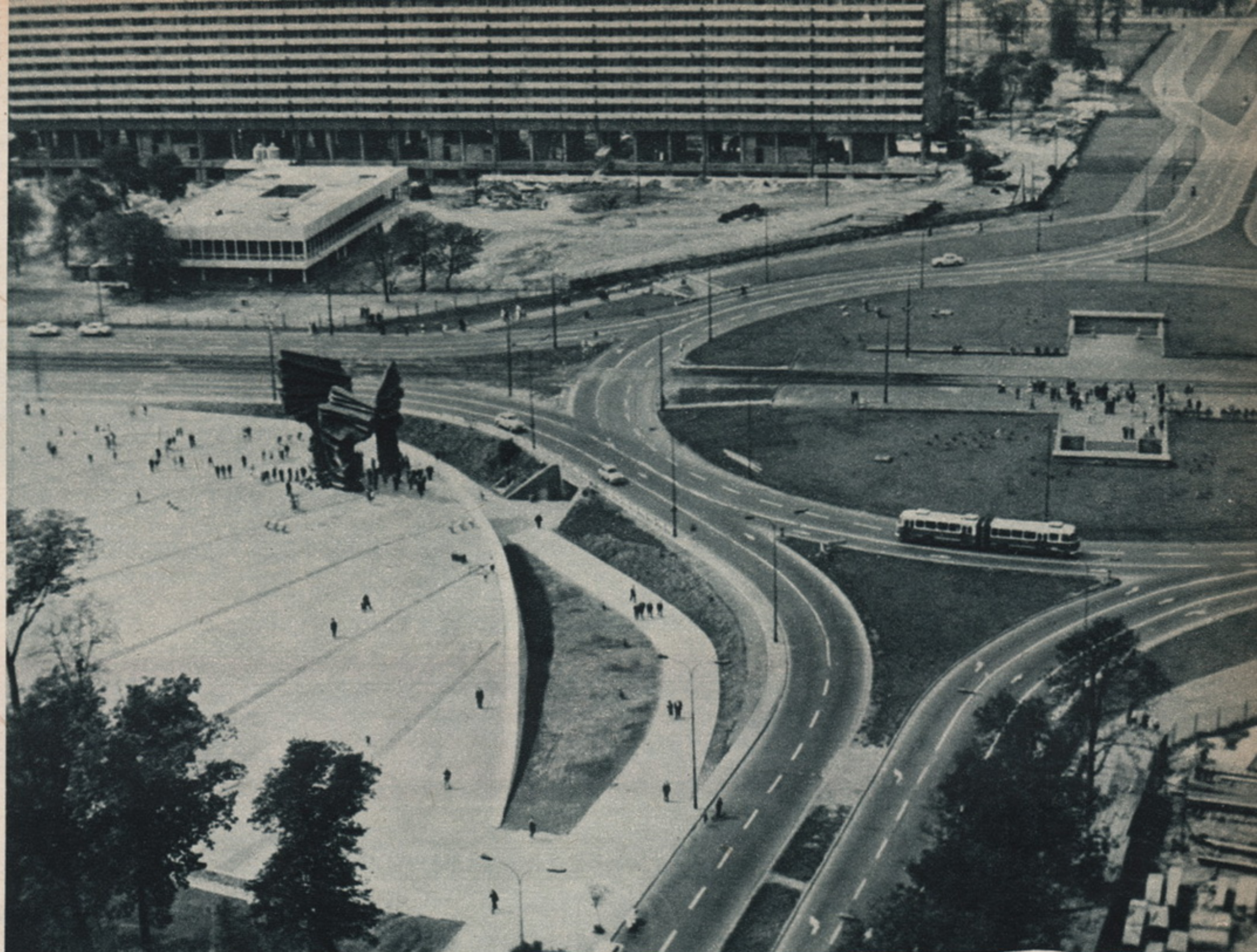
● **Przy okazji** odsłonięcia zrekonstruowanego Pomnika Lotnika dziennik „Życie Warszawy" przypomniał, kto pozował prof. Wittigowi do rzeźby lotnika. Był nim mjr obs. Leonard Lepszy, w latach 30-tych oficer rezerwy; walczył w kampanii wrześniowej 1939 r., w której zginął. Red. R. Augustyniak z „Życia" odnalazł córkę mjra Lepszego — Jolantę Auleytner, która mieszka obecnie w Warszawie i pracuje w Muzeum Historii Polskiego Ruchu Robotniczego.

✲

● **W pierwszej** połowie września Aeroklub Opolski oraz Klub Międzynarodowej Prasy i Książki zorganizowały w Opolu interesującą wystawę pt. „Lotnictwo wczoraj i dziś". Eksponowano na niej z okazji Dni Lotnictwa ponad 150 modeli redukcyjnych obrazujących historię lotnictwa.

✲

● **Telewizja** Polska zapowiada rozpoczęcie w grudniu br. cyklu filmów dokumentalnych „Druga wojna światowa". Z serii tej jako pierwsze zobaczymy na małym ekranie „Bitwę o Anglię" i „Skok na Arnhem"; obydwa produkcji „Czołówki".



POLSKA Z LOTU PTAKA

KATOWICE. Słynne już w Polsce katowickie rondo z podziemnymi przejściami dla pieszych stało się nowym centrum szybko rozbudowującej się stolicy województwa. Tu przy rondzie (na zdjęciu – z lewej) stanął Pomnik Powstańców Śląskich – dar Warszawy dla Śląska.

Foto: B. KOSZEWSKI

ECHA

Z WRZEŚNIOWYCH DNI

SPORO pięknych i ważnych wydarzeń lotniczych zakończyło nam tegoroczne lato. Szczególnie dopisał wrzesień, który — o ile dobrze pamiętam — od kilkunastu już lat nie obfitował w tyle atrakcyjnych imprez. Można więc stwierdzić, że udały się nam Dni Lotnictwa.

Wrzesień, miesiąc szczególnie ważny w naszej pamięci narodowej, przebiegał w tym roku na lotniczym podwórku pod znakiem obchodów jubileuszowych trzech najstarszych w Polsce aeroklubów: Warszawskiego, Krakowskiego i Śląskiego; był miesiącem wielkich manifestacji lotniczych, dającym przy okazji przegląd sprawności naszego lotnictwa wojskowego i sportowego. Wielkie pokazy lotnicze w końcu sierpnia w Poznaniu i te w Katowicach na początku września oraz parada powietrzna z okazji odsłonięcia Pomnika Lotnika w Warszawie, jak również pokazy na Gocławiu 24 września — na długo pozostaną w pamięci setek tysięcy obywateli nie tylko tych trzech miast, w których koncentrowały się w tym roku główne manifestacje lotnicze, ale obywateli całego kraju. Albowiem, co z przyjemnością trzeba stwierdzić, nasze środki masowego przekazu — prasa, radio i telewizja — obszernie zrelacjonowały wszystkie te wydarzenia, dając możność mieszkańcom całej Polski przeżycia wielu osobistych wzruszeń i dumy — właśnie w 28 rocznicę napaści hitlerowskiej na Polskę w 1939 r. — że nasze niebo nie jest puste, że strzegą go czujnie nasi lotnicy, którzy — jak stwierdził to w swym przemówieniu Marszałek Polski Marian Spychalski — zawsze będą panami naszego nieba.

*

Cieszy nas z tych wrześniowych dni szczególnie fakt, że uroczystości jubileuszowe trzech wspomnianych aeroklubów nie były li tylko odświętną galą (trudną zresztą przy takiej okazji do uniknięcia), ale przede wszystkim pokazem dobrej, rzetelnej roboty i sprawności organizacyjnej. Centralne imprezy sportowe organizowane przy tej okazji przez w. wym. aerokluby wypadły dobrze i zyskały uznanie wśród jej uczestników. Wprawdzie do pełnego rozegrania mistrzostw Polski w Katowicach nie doszło, ponieważ pogoda narobiła skoczkom niemało kłopotu, niemniej jednak organizacyjnie nic by się nie dało Aeroklubowi Śląskiemu zarzucić. Szczególne uznanie należy się Aeroklubowi Krakowskiemu, który na wysokim poziomie przeprowadził Samolotowe Mistrzostwa Polski. Ich uczestnicy stwierdzają, że tak wysokiego poziomu mistrzostw w minionym dwudziestoleciu jeszcze nie było. Warto tu może zwrócić uwagę przy okazji niektórym dziennikarzom — uczestnikom dorocznych rajdów samolotowych — iż szkoda, że mistrzostw krakowskich nie obserwowali. Mogliby się wówczas łatwo przekonać, jak niefortunnie przyrównywali konkurencje lotnicze rajdu do mistrzostw samolotowych Polski, która to impreza zdecydowanie przewyższa rajd dziennikarzy i pilotów pod względem konkurencji lotniczych! Ale nie o to przecież chodzi.

Doskonale przeprowadzona impreza krakowska zmusza jednak i do innych refleksji. Niepokojący jest chyba fakt, że była ona obsadzona zaledwie przez 19 aeroklubów, na 36 działających w Polsce!? Udziału w mistrzostwach nie wzięły m. in. takie aerokluby jak: Ziemi Lubuskiej, Kujawski, Lubelski, Pomorski, Podhalański, Warmińsko-Mazurski czy Szczeciński. Można by sądzić więc, że kluby te (i inne niewymienione tutaj) albo sobie mistrzostwa zlekceważyły, lub też ze sportem samolotowym jest w nich kiepsko. Wnioski wypływające z tego pozostawiam do wyciągnięcia już samym zainteresowanym.

*

Dały o sobie znać we wrześniu także jeszcze echa majowego rajdu dziennikarzy i pilotów. Trzeba chyba z uznaniem podkreślić, że dotychczas rajd nie znalazł nigdzie tak silnego odbicia jak w Radomiu, gdzie ta impreza procentuje największej. Miejscowa gazeta „Życie Radomskie", współorganizator etapowy tegorocznego rajdu, odnotowuje niezwykle skrupulatnie na swych łamach wszystko to, co gdzie indziej piszą, mówią i pokazują dziennikarze — uczestnicy rajdu o Radomiu. A trzeba przyznać, że było tego sporo. Daje to więc społeczeństwu Radomia i jego władzom jakiś obraz — nie twierdzę, że pełny — efektów pobytu dziennikarzy rajdowych w Radomiu, a tym samym nie zmarnowanej chyba okazji do zaprezentowania dorobku miasta całej Polsce.

We wrześniu też rozstrzygnięto w Radomiu kolejny konkurs porajdowy (drugi; pierwszy — na najaktywniejszych dziennikarzy rajdu o nagrodę Komendanta Głównego MO rozstrzygnięto, o czym pisałem urzędnio, z początkiem sierpnia). W konkursie tym, o tematyce ściśle radomskiej, zorganizowanym przez „Życie Radomskie" i Prezydium MRN w Radomiu, nie przyznano pierwszej nagrody. Laureatem drugiej został red. Remigiusz Kościuszko z warszawskiego „Expressu Wieczornego". Poza tym przyznano dwie trzecie nagrody i parę wyróżnień, z których jedno otrzymał m. in. przedstawiciel „Skrzydlatej" red. Jerzy Zarębski. Ciekawsze fragmenty nagrodzonych prac mają się ukazać w oddzielnej publikacji.

Gratulując laureatom tego konkursu pragnę tu pogratulować również i redakcji radomskiej gazety, a także działaczom tego żywotnego miasta. Chciałbym bardzo, aby przykład Radomia był zaraźliwy dla innych etapowych miast w przyszłych rajdach dziennikarzy i pilotów; aby z takim sercem i nerwem włączały się na swoich etapach do rajdu jak Radom, organizowały go tak sprawnie i zbierały potem zasłużony plon publicystyczny o swoim mieście czy regionie.

I jeszcze jedno. Powodzenie takiej imprezy w mieście etapowym jest w dużej mierze uwarunkowane serdecznym i pełnym zaangażowaniem miejscowej prasy, tak jak to uczyniło w Radomiu właśnie „Życie Radomskie", którego zespołowi należą się za to słowa uznania. To jeszcze jeden wcale niebagatelny wniosek dla organizatorów przyszłorocznego rajdu dziennikarzy i pilotów.

Ikarus



W paradzie powietrznej nad pomnikiem przeleciała m. in. „Wilga" (pilotował ją mjr pil. Tadeusz Majewski) holująca trzy „Foki". Jedną z nich pilotowała nasza znakomita szybowniczka, Pelagia Majewska (zdjęcie z lewej).

Zdjęcia:
B. KOSZEWSKI (4)
ST. JAŚKO (3)

W uroczystości odsłonięcia Pomnika Lotnika wzięły m. in. udział poczty sztandarowe i kompanie honorowe Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. J. Krasickiego, Technicznej Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych im. gen. W. Wróblewskiego i Oficerskiej Szkoły Radiotechnicznej im. kpt. pil. S. Bartosika oraz absolwenci tych dwóch ostatnich szkół, którzy przed pomnikiem zostali promowani na pierwsze stopnie oficerskie (zdjęcie z prawej).



NASZ POMNIK

NA granitowym cokole widnieje odlew rzeźby lotnika; oparty o śmigło, w kombinezonie i lotniczej haubie, z okularami zsuniętymi na czoło, stoi na postumencie polski lotnik. Wierny pierwowzorowi sprzed 35 lat, dzieło prof. E. Wittiga, stoi w stolicy przy alei — symbolu, Alei Żwirki i Wigury. W pięknym artystycznym kształcie oddaje hołd czynom i sławie polskich skrzydeł.

„Zrekonstruowaliśmy pomnik, ale jest to równocześnie pomnik nowy, jak gdyby dopiero do życia powołany — stwierdził w swym przemówieniu w czasie uroczystości odsłonięcia Pomnika Lotnika I Sekretarz Komitetu Warszawskiego PZPR Stanisław Kociołek. Nie dlatego, że inne ręce go wykonały, nie dlatego, że w innym miejscu i perspektywie został wzniesiony. Dlatego, że minione 10-lecia wniosły do jego ideowej treści nowe wartości i przekazy historyczne, nowe tradycje. Tradycje męstwa i ofiarności, które stworzyła walka polskich lotników na frontach II wojny światowej. W kampanii wrześniowej, na frontach zachodnich i na wschodnich, na tych frontach, które najbliższą drogą — wolność Warszawie przyniosły w styczniu 1945 r. Tradycje te, jak kamień węgielny, zostały złożone pod zrekonstruowany pomnik, określiły jego treść i znaczenie."

Ten nasz pomnik, pomnik lotnika polskiego, głosi chwałę tych, którzy swe życie związali ze skrzydłami i przestworzami, ze służbą ludziom i Polsce, w czasie pokoju i w czasie wojny. Jest to pomnik wszystkich ludzi naszego lotnictwa; lotników wojskowych i cywilnych — sportowych, komunikacyjnych, gospodarczych, sanitarnych i innych.

Krytycy sztuki w kraju i za granicą zgodnie stwierdzają, że „Lotnik" jest dziełem na wskroś nowoczesnym i oryginalnym, niezwykle sugestywnym; należy bezsprzecznie do największych utworów plastyki XX wieku.

„Pomnikowi, temu dziełu na miarę światową — stwierdził Marszałek Polski Marian Spychalski — artysta nadał po nowatorsku, wybiegając wówczas przed 35 laty w przyszłość, kształt na trwałe godny lotników — ludzi zawsze najbardziej





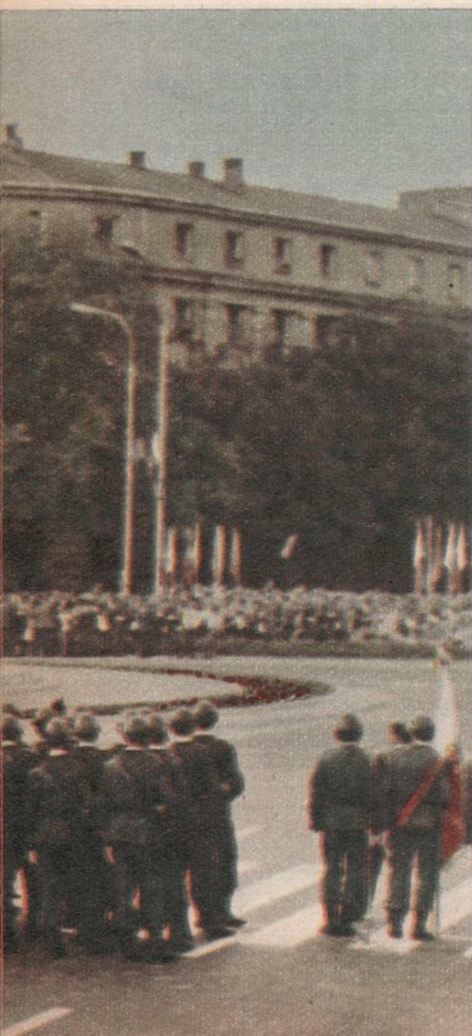
Minister Obrony Narodowej, Marszałek Polski Marian Spychalski dokonał u stóp Pomnika Lotnika uroczystej promocji absolwentów Oficerskiej Szkoły Radiotechnicznej w Jeleniej Górze i Technicznej Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych w Oleśnicy (zdjęcia u góry i u dołu).







Po odsłonięciu Pomnika Lotnika i promocji absolwentów technicznych szkół lotniczych, Marszałek Polski Marian Spychalski wygłosił przemówienie do mieszkańców Warszawy i nowo promowanych oficerów.



nowoczesnej techniki, ludzi najbardziej nowoczesnego profilu, nieugiętych żołnierzy, którzy wznosili się i gotowi są wznieść się do szczytów bohaterstwa i odwagi w walce o wolność. Stworzył artysta dzieło godne tych lotników przyszłości, którzy — gdy wraz ze starym ustrojem usunięci zostaną ci, co hańbią imię lotnika i zniknie konieczność zbrojnej straży na niebie — wszystkie swe siły będą mogli poświęcić zdobywaniu przestworzy dla lepszego życia ludzi, dla dobra własnej Ojczyzny, dla sprawy ludzkości — służbie tym ideałom, które jako cel swego działania stawiali ludzie umiejący zajrzeć w przyszłość — ludzie postępu, komuniści.

Pomnik ten, to jednocześnie trwały symbol ofiarności społeczeństwa Warszawy i kraju, które ufundowało ze środków Społecznego Funduszu Odbudowy Stolicy i przywróciło go Warszawie".

Nasz pomnik powrócił do wielkiej rodziny stołecznych pomników. Brązowy odlew „Lotnika" stoi na cokole i z 16-metrowej wysokości patrzy w Aleję Żwirki i Wigury.

Witamy jego powrót nie bez wzruszenia. Bo to nasz, lotniczy pomnik!

(jrk)

XII SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI

Wkrótce KATOWICE PO RAZ DRUGI



Kilkanaście metrów nad ziemią. Uwaga skoncentrowana, nerwy napięte do granic możliwości, liczą się ułamki sekund. Zawodnik opadający na spadochronie zbliża się do celu...



...do celu pozostało już tak blisko, że trudno tę odległość wyrazić w metrach. Za chwilę okaże się...



...czy obliczenie było właściwe. Chyba nie bardzo, bo nogi skoczka wyciągnięte przed siebie...

NIEPOMYŚLNE warunki atmosferyczne nad obszarem województwa katowickiego, a przede wszystkim nad rejonem lotniska Muchowiec, nad którym przeprowadzono w pierwszej połowie września br. mistrzostwa Polski w spadochroniarstwie, przyczyniły się do podjęcia śmiałej decyzji kierownictwa mistrzostw, będącej dla niejednego zawodnika dużą niespodzianką.

Zresztą tegoroczne mistrzostwa obfitowały w niespodzianki. Największą z nich było postanowienie przerwania mistrzostw i dokończenia ich w październiku br. Już sam fakt przerwania mistrzostw połączony z decyzją kontynuowania nie ukończonych konkurencji, ze względu na niepomyślne warunki pogodowe, jest czymś nowym w naszym lotnictwie sportowym i prawdopodobnie będzie przełomowym w rozgrywaniu zawodów i mistrzostw w przyszłości.

Dlatego z satysfakcją trzeba stwierdzić, że decyzja przerwania mistrzostw Polski, jest bardzo właściwym pociągnięciem w polskim lotnictwie sportowym.

Przypomnijmy sobie, ile to imprez — tylko ze względu na złe warunki atmosferyczne — zostało zakończonych bez wyłonienia zwycięzców względnie mistrzów. Najbardziej charakterystycznym przykładem będą w tym przypadku Szybowcowe Mistrzostwa Polski 1960, które zostały zakończone, ale nie rozegrane zgodnie z regulaminem i tym samym nie wyłoniły mistrza Polski w szybownictwie na rok 1960.

Gospodarz XII z kolei Spadochronowych Mistrzostw Polski, Aeroklub Śląski, aby uniknąć takiej ewentualności, postanowił przerwać imprezę ogólnopolską i zakończyć ją w bardziej sprzyjających dla niej warunkach atmosferycznych. Oczywiście decyzja ta pociągnie za sobą dodatkowe koszty, ale jednocześnie nie przekreśli włożonego wysiłku organizacyjnego oraz nie kapituluje przed przypadkowym układem sił wyższych, a mianowicie — pogodą.

Tak więc po raz pierwszy w historii polskiego sportu spadochronowego mistrzostwa Polski będą rozgrywane w dwóch terminach. Ponowne spotkanie uczestników tegorocznych mistrzostw Polski nastąpi w Katowicach w dniach 7 i 8 października br. roku, względnie 14 i 15 października (sobota i niedziela). Oczywiście zawodnicy muszą obowiązkowo przyjechać do Katowic dzień wcześniej (wieczorem), aby przenocować i rano stanąć wypoczęci do rozgrywania konkurencji, w tym przypadku akrobacji spadochronowej.

Jeśli pozwoli na to czas, kierownictwo mistrzostw będzie chciało przeprowadzić także i trzecią konkurencję (skoki grupowe), która nie ma wpływu na uznanie mistrzostw Polski za rozegrane.

W tym miejscu trzeba przypomnieć, że regulamin tegorocznych mistrzostw Polski przewidywał przeprowadzenie trzech konkurencji, przy czym warunkiem uznania mistrzostw za rozegrane były dwie konkurencje w skokach pojedyńczych (celność lądowania z wysokości 1 000 m z opóźnionym otwarciem 10 sekund oraz akrobacja spadochronowa).

W ciągu dziesięciu dni trwania mistrzostw (od 4 do 13 września br.) przeprowadzono w całości tylko jedną konkurencję (cztery kolejki skoków) i rozpoczęto dwie pozostałe. Należy jednak stwierdzić, że na wspomniane dziesięć dni, aż sześć było dniami nielotnymi, podczas których ze względu na niski pułap chmur (podstawa od 100 do 400 m) oraz deszcz — nie można

Zwycięzca pierwszej konkurencji (w klasyfikacji mężczyzn) Edward Kulesza podrzucany przez zawodników po swoim pięknym sukcesie w skokach z wysokości 1000 m na celność lądowania. Aktualnie ma 30 lat. Zaczął skakać ze spadochronem w maju 1954 r. pod kierunkiem instr. Jana Filusa. Wielokrotnie startował w mistrzostwach Polski, skakał na terenie Bułgarii (mistrzostwa świata), Czechosłowacji, Jugosławii i NRD. Ogółem wykonał 1142 skoki z samolotu. Członek Aeroklubu Śląskiego.



było wykonywać skoków. Te właśnie sześć dni przekreśliły szanse na rozegranie — jeśli nie wszystkich — to przynajmniej dwóch pełnych konkurencji przewidzianych regulaminem tegorocznych mistrzostw.

Nim jednak omówimy tę jedną rozegraną konkurencję kilka zdań na temat przebiegu mistrzostw. W południe, 4 września, na lotnisku Aeroklubu Śląskiego nastąpiło uroczyste otwarcie XII SpadMP, na starcie, których stanęło 64 zawodników, w tym 10 członków Spadochronowej Kadry Narodowej. Ogółem uczestniczyło w zawodach 5 kobiet. Do udziału w mistrzostwach zawodnicy zakwalifikowali się poprzez uczestnictwo w Całorocznych Zawodach Spadochronowych „Skrzydlatej Polski". Z kolei 5 września, w godzinach popołudniowych, zawodnicy wykonali po jednym skoku treningowym. Natomiast po południu przystąpiono do rozgrywania pierwszej kolejki skoków z wysokości 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 10 sekund na celność lądowania. Następne kolejki tej konkurencji (ogółem cztery) przeprowadzono 6 i 7 września.

Ponadto 6 września — ze względu na pomyślne warunki pogodowe — rozpoczęto pierwszą kolejkę akrobacji spadochronowej. Wykonało ją 18 zawodników. Począwszy od 8 września (piątek) nastąpiło pogorszenie warunków atmosferycznych. Tego właśnie dnia przystąpiono do przeprowadzenia skoków grupowych z wysokości 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 10 sekund na celność lądowania. Do skoków grupowych zgłoszono 17 drużyn (po trzech zawodników każda), reprezentujących aerokluby regionalne względnie ośrodki spadochronowe. Celność lądowania w pierwszej kolejce zaliczono tylko pięciu drużynom. Dalsze skoki przerwano ze względu na ulewny deszcz. Od 8 do 13 września włącznie nie przeprowadzano skoków.

Przez trzy dni czekano z niecierpliwością na poprawę warunków atmosferycznych. Na dwa dni przed terminem zakończenia zawodów powstał nawet projekt przeniesienia mistrzostw na inne lotnisko, aby rozegrać akrobację spadochronową. Niestety, warunki pogodowe, w promieniu około 200 km od Katowic nie dawały nadziei na przeprowadzenie akrobacji spadochronowej.

W tej sytuacji kierownictwo powinno skapitulować. Stało się inaczej. Gdy wszyscy byli przekonani, że mistrzostwa zostaną zakończone — bez wyłonienia nowych mistrzów Polski oraz Spadochronowej Kadry Narodowej, która już na jesieni winna przystąpić do przygotowań przed mistrzostwami świata — wtedy nieoczekiwanie podjęto decyzję o dokończeniu mistrzostw Polski w październiku — o czym mowa już na wstępie. Z tą dobrą wiadomością skoczkowie rozjechali się do swych domów, aby za trzy względnie cztery tygodnie powrócić do Katowic. W tym czasie wielu z nich na pewno przystąpi do dalszego intensywnego treningu, aby na mistrzostwach wykazać się jak najlepszą formą zawodniczą i tym samym skrócić czas kręcenia akrobacji.

Jak już wspomniano, cztery kolejki jedynej rozegranej konkurencji (celność lądowania z wysokości 1 000 m) przeprowadzono 5, 6 i 7 września. Konkurencja ta przyniosła tak obserwatorom jak i samym zawodnikom wiele niespodzianek.

Oto najlepsze wyniki lądowań w poszczególnych kolejkach:

Pierwsza — Henryk Kowalczyk (0,00 m). Janusz Gawłowski (0,24 m), Eugeniusz Hilczer (0,14 m), Franciszek Szuberla (0,34 m), Edward Ligocki (0,00 m), Jerzy Dudek (0,93 m), Jan Bober (0,38 m), Anna Malinowska (0,99 m), Ryszard Giec (0,98 m), Stanisław Sidor (0,98 m). Roman Łodziński (0,20 m), Edmund Wiśniewski (0,80 m), Stefan Grabski (0,00 m) i Ryszard Kosina (0,67 m).

Druga — Henryk Kowalczyk (0,28 m), Henryk Serda (0,00 m), Stefan Czerwonka (0,00 m), Wojciech Soleżyński (0,00 m). Janusz Łykowski (0,37 m), Józef Konert (0,61 m), Jerzy Dudek (0,19 m), Stanisław Sidor (0,41 m), Stefan Grabski (0,62 m), Marek Szugzda (0,45 m), Janusz Osiecki (0,34 m), Zenon Borowiec (0,48 m), Piotr Koropecki (0,50 m). Andrzej Domański (0,21 m) i Ryszard Salbert (0,45 m).

Trzecia — Edward Kulesza (0,00 m). Janusz Gawłowski (0,12 m), Zbigniew Dzius (0,79 m), Wojciech Soleżyński (0,81 m), Augustyn Konior (0,00 m), Andrzej Szarawarski (0,41 m), Władysław Koźmiński (0,15 m), Zenon Brongiel (0,57 m), Janusz Osiecki (0,63 m), Zenon Borowiec (0,00 m), Jan Wrodarczyk (0,00 m), Krzysztof Gonera (0,00 m), Wacław Gugniewicz (0,30 m) oraz Edmund Janowski (0,65 m).

Czwarta — Edward Kulesza (0,00 m), Henryk Serda (0,57 m), Stefan Czerwonka (0,47 m). Zbigniew Dzius (0,45 m), Józef Konert (0,37 m), Franciszek Szuberla (0,85 m), Wiesław Wiśniewski (0,00 m), Roman Łodziński (0,88 m), Marek Szugzda (0,16 m), Janusz Molik (0,82 m), Henryk Czyż (0,24 m). Janusz Wadlewski (0,00 m) oraz Stanisław Sirko (0,00 m).

Oczywiście są to wyniki najlepsze (od 0,99 m do 0,00 m). Ponadto wiele lądowań było w granicach od 1,99 do 1,00 m. Oceniając wyniki lądowań na tegorocznych mistrzostwach Polski trzeba z satysfakcją stwierdzić, iż po otrzymaniu nowych spadochronów celność lądowania naszych skoczków wyraźnie uległa poprawie, a sam poziom sportowy rozegranej konkurencji był naprawdę wysoki. Takich dobrych lądowań jeszcze nie oglądano na mistrzostwach Polski. Poziom opanowania samej techniki lądowania na cel więcej niż u połowy zawodników, należy uznać nadal za przeciętny. Wydaje się, że główna przyczyna tej przeciętności tkwi w małej jeszcze znajomości spadochronu, z którym mimo wszystko, trzeba wykonać co najmniej 50 skoków, aby poznać jego wady i zalety i to w różnych sytuacjach i warunkach pogodowych. Lądowań taktycznie dobrych, wypracowanych, niemal pokazowych było mało. Do czołowych zawodników, którzy zastosowali nową taktykę lądowania na cel należeli Edward Ligocki i Edward Kulesza.

W konkurencji tej zwyciężyli Anna Malinowska z Krakowa i Edward Kulesza z Katowic. Na 750 możliwych do zdobycia punktów (za trzy skoki najlepsze spośród czterech wykonanych) Edward Kulesza uzyskał 735 pkt. Jeśli kilka lat temu między dwoma zajętymi miejscami różnica wynosiła 35 pkt., to w omawianej konkurencji ta sama ilość punktów obejmuje aż 24 skoczków (1. E. Kulesza 735 pkt. — 24. W. Koźmiński, 701 pkt.).

Brak na starcie w Katowicach dwóch rywalizujących z sobą mistrzyń Polski i jednocześnie czołowych spadochroniarek w kraju Antoniny Chmielarczyk i Marii Puchar-Korolewskiej stał się niemal sensacją. Stąd też ogólnie uważano, że w skokach na celność lądowania zwycięży Krystyna Ligocka. Tymczasem konkurencję zupełnie nieoczekiwanie wygrała Anna Malinowska — startująca po raz pierwszy w mistrzostwach Polski. W klasyfikacji mężczyzn, w której zabrakło Jana Cierniaka — ze względu na kontuzję, zresztą niegroźną — jak również dość silnej naszej drużyny przebywającej w tym czasie w Bułgarii, walka sportowa o każdy centymetr od środka koła była zacięta i obfitowała w niespodzianki. Oto wielokrotny mistrz Polski Edward Ligocki zajął dopiero 12 miejsce. Stefan Czerwonka — piąte, Wojciech Soleżyński — siódme, natomiast zwycięzca eliminacji do tegorocznych mistrzostw Polski Franciszek Szuberla — 10 miejsce. Niektórych skoczków prześladował pech, innym aż nazbyt dopisywało szczęście. Stąd też nie wszyscy mogli zaprezentować swój wysoki poziom zawodniczy.

Tyle o połowie przeprowadzonych zawodów w Katowicach.

TADEUSZ MALINOWSKI



W klasyfikacji kobiecej (pierwsza konkurencja) zwyciężyła Anna Malinowska z Aeroklubu Krakowskiego. Ma lat 24. Zaczęła skakać w czerwcu 1962 r., w grupie prowadzonej przez instr. Józefa Dębca. Ma I klasę skoczka spadochronowego i Złotą Odznakę Spadochronową. W 1965 r. ukończyła Uniwersytet Jagielloński i otrzymała dyplom magistra psychologii. Pracuje jako psycholog w Krakowie. Do tej pory wykonała 182 skoki. W mistrzostwach Polski startuje po raz pierwszy.



...świadczą iż do środka koła pozostała zawodnikowi jeszcze pewna odległość, którą chciałby zmniejszyć.



Decydujące chwile przed lądowaniem **Zdjęcia: T. Malinowski (7)**

WYNIKI I KONKURENCJI. Katowice 5, 6 i 7 września 1967 r. W konkurencji brało udział 64 zawodników, w tym 5 kobiet. **MĘŻCZYŹNI:** 1. E. Kulesza (Katowice) 735 pkt., 2. H. Kowalczyk (WOPK) 734 pkt., 3. H. Serda (PDPD) 732,3 pkt., 4. J. Gawłowski (PDPD) 730,4 pkt., 5. S. Czerwonka (Krosno) 725 pkt., 6. Z. Dzius (Krosno) 723,6 pkt., 7. W. Soleżyński (Wrocław) 723,2 pkt., 8. J. Łykowski (Wrocław) 720,8 pkt., 9. J. Konert (Olsztyn) 720,4 pkt., 10—11. E. Hilczer (Jelenia Góra) i F. Szuberla (PDPD) 718,8 pkt., 12. E. Ligocki (Wrocław) 717,7 pkt., 13. J. Dudek (Krosno) 716,9 pkt., 14. J. Bober (Gliwice) 716,6 pkt., 15. W. Wiśniewski (Rzeszów) 715,9 pkt., 16. R. Giec (PDPD) 714,4 pkt., 17. S. Sidor (Krosno) 714,1 pkt., 18. R. Łodziński (Kraków) 711,5 pkt., 19. E. Wiśniewski (Inowrocław) 710,4 pkt., 20. S. Grabski (Gdańsk) 710,1 pkt., 21. R. Olszowy (Wrocław) 705,6 pkt., 22. A. Konior (PDPD) 704,6 pkt., 23. A. Szarawarski (Katowice) 703 pkt., 24. W. Koźmiński (Wrocław — WKS) 701 pkt. **KOBIETY:** 1. A. Malinowska (Kraków) 709,8 pkt., 2. K. Ligocka (Wrocław) 680,6 pkt., 3. J. Zierzchowska (Wrocław) 654,9 pkt.

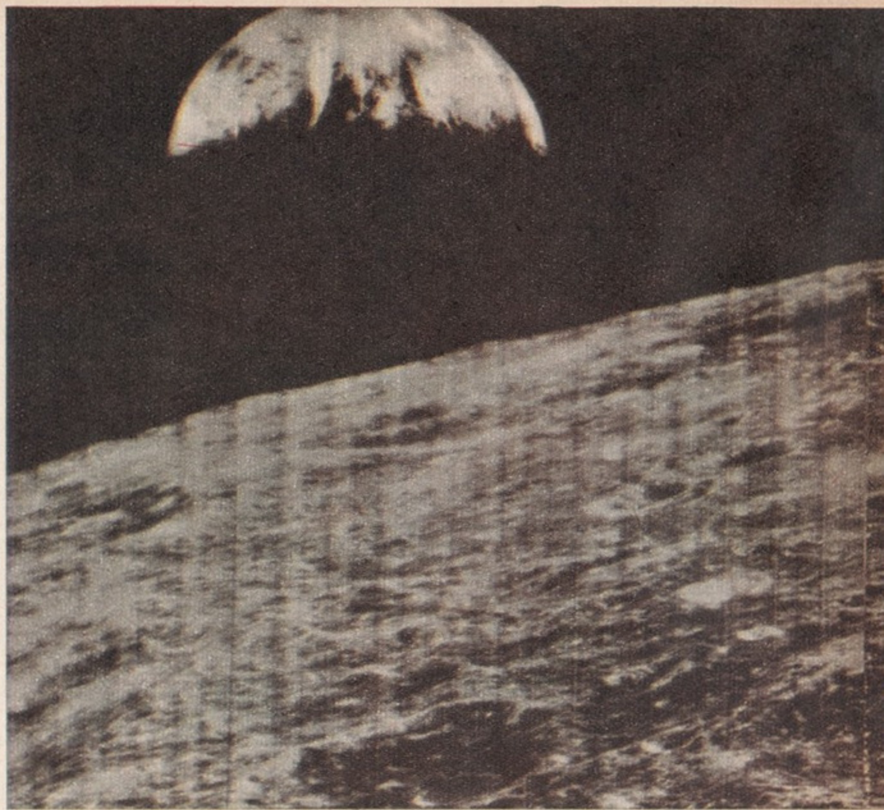
J

AK wiadomo, zespół wyprawowy statku kosmicznego „Apollo" ma być w czasie lądowania na Księżycu sterowany ręcznie, choć manewr ten można by zrealizować w sposób całkowicie automatyczny podobny do tego, jak lądowały bezzałogowe aparaty kosmiczne — radzieckie „Łuna" i amerykańskie „Surveyor", przy czym automaty są szybsze i precyzyjniejsze w działaniu. Jednak człowiek jest mniej podatny na „uszkodzenia" niż skomplikowane urządzenia automatyczne i odznacza się większą zdolnością dostosowania się do nieprzewidzianych sytuacji, a jednocześnie ten sposób sterowania umożliwia uproszczenie konstrukcji statku i zmniejszenie jego masy.

Oczywiście, w realizacji lądowania selenonautom pomagać będzie duża liczba samoczynnych urządzeń pomiarowych wraz z pilotem automatycznym, ale zasadnicze decyzje sterownicze będą podejmowane i wykonywane przez załogę.

Wobec praktycznego braku atmosfery wokół Księżyca lądowanie będzie mogło być wykonane tylko przy wykorzystaniu rakietowego silnika hamującego i rakietowych dysz sterowniczych. Aby zrealizować lądowanie, selenonauci będą mogli zmieniać wielkość ciągu wytwarzanego przez hamujący silnik rakietowy w granicach od prawie 5 Ton do kilkuset kG i oczywiście orientację przestrzenną statku w dowolnym kierunku. Dysza głównego silnika hamującego będzie przy tym nieruchoma, a funkcje kierowania spełniać będą dwa niezależne od siebie systemy dysz sterowniczych.

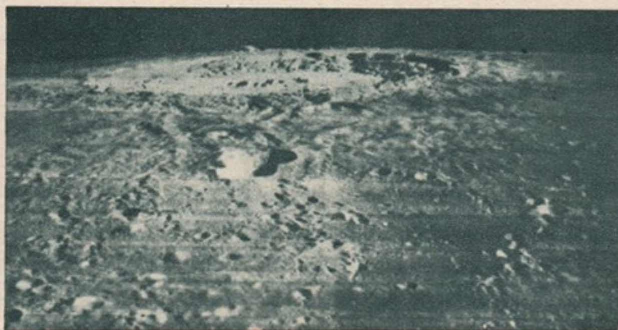
Lądowaniem sterować będzie przede wszystkim pierwszy pilot zajmujący w kabinie lewy fotel. Posługiwać się on będzie rękojeścią sterowniczą umieszczoną na prawo od niego, to znaczy między fotelami. W razie potrzeby rękojeść ta będzie więc mogła być dosięgnięta przez drugiego pilota zajmującego prawy fotel. Oprócz tego na lewo od drugiego pilota, czyli również między fotelami, znajdować się będzie druga rękojeść sterownicza. Zadaniem drugiego pilota będzie jednak przede wszystkim głośne odczytywanie wskazań przyrządów pomiarowych.



Przyszłe lądowisko na Księżycu. Zdjęcie złożone z obrazów przekazanych przez sondę k

RĘCZNE STEROWANIE LĄD

NA KSIĘŻ



Wyżej: Widok księżycowego krateru Kopernika o głębokości 3 km i średnicy 100 km (widoczny tuż pod horyzontem Księżyca). Niżej: Ten sam krater zdjęty przez teleobiektyw „Lunar-Orbitera". Z lewej: Przekrój rakiety nośnej statku „Apollo" — „Saturn-V".

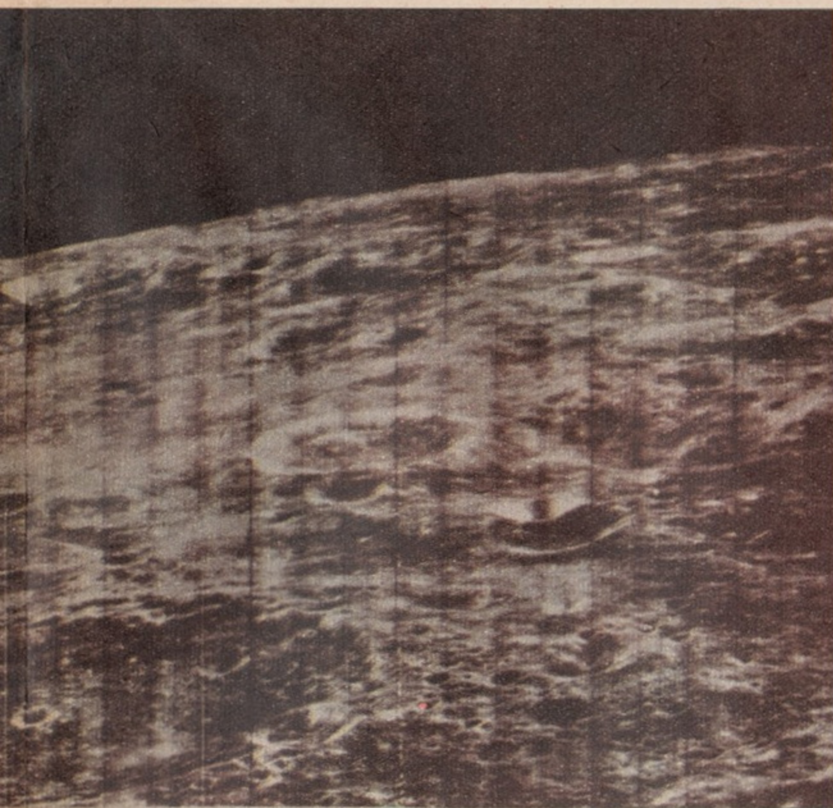


Z punktu widzenia ekonomii paliwa byłoby najkorzystniejsze aby statek kosmiczny zbliżył się do Księżyca z kierunku równoległego do jego powierzchni, a hamowanie było możliwie jak najgwałtowniejsze (a więc rozpoczynane możliwie jak najbliżej powierzchni Księżyca i trwało jak najkrócej).

Na szczęście, dzięki temu, że siła przyciągania Księżyca jest około sześć razy słabsza niż siła przyciągania Ziemi zalecenia te nie muszą być zbyt rygorystycznie przestrzegane. Możliwa jest tutaj pewna tolerancja, a szczególnie ustępstwo na rzecz wymogów nawigacyjnych, które zalecają łagodne hamowanie i opuszczanie się po trajektorii pionowej względem powierzchni Księżyca.

Ostatecznie więc wybrane będzie rozwiązanie kompromisowe polegające na tym, że statek kosmiczny opuszczać się będzie po torze skośnie skierowanym względem powierzchni Księżyca.

Manewr ostatecznego lądowania (kończący wstępne hamowanie mające na celu wytracenie prędkości kosmicznej) rozpocznie się mniej więcej na wysokości 2 500 m i trwać będzie około 120—180 sekund. Realizacja nastąpi w ten sposób, że opadanie statku hamowane bę-



kosmiczną „Lunar-Orbiter".

OWANIEM

YCU

dzie w sposób ciągły z takim wyliczeniem, aby na wysokości 120 m prędkość opadania wyniosła 6 m/s, a na wysokości 30 m równa była 0 m/s.

Również postępowy ruch statku hamowany będzie w sposób ciągły, z takim wyliczeniem, że na wysokości 120 m prędkość statku wyniesie 21 m/s, na wysokości 60 m — 9 m/s, a na wysokości 30 m zmniejszy się do 0 m/s.

Jak więc widzimy, statek kosmiczny zatrzyma się ponad powierzchnią Księżyca na wysokości 30 m. W tej pozycji będzie on mógł pozostawać przez okres do 60 sekund. W tym czasie selenonauci dokonają ostatecznego wyboru miejsca lądowania w promieniu paruset metrów, po czym skierują tam statek i miękko osadzą go na powierzchni Księżyca.

W czasie lądowania zasadniczym wskaźnikiem pomiarowym będzie umieszczony na tle okna kabiny orientator optyczny wskazujący przy pomocy odpowiednich indeksów (widocznych jednocześnie na tle podziałki i powierzchni Księżyca) planowane miejsce lądowania i miejsce ku któremu aktualnie zmierza statek kosmiczny. Oczywiście zadaniem selenonautów będzie takie pokierowanie lotem statku, aby drugi indeks pokrywał się z pierwszym. Dodać tu jednak trzeba, że w czasie lądowania selenonauci będą mogli w razie potrzeby wybierać wciąż nowe miejsca planowanego lądowania i za każdym razem wskaźnik lądowania przestrajać będzie w odpowiedni sposób swe działanie.

Urządzenia pomiarowe opierać będą swe działanie przede wszystkim o przyrządy radiolokacyjne mierzące odległość od Księżyca i prędkość oraz kierunek ruchu statku względem powierzchni Księżyca. Odpowiednie urządzenie radiolokacyjne zostało już skonstruowane i z powodzeniem jest wypróbowywane w warunkach naziemnych. Obecnie zarysowuje się jednak możliwość zastąpienia go radarem laserowym, dlatego że będzie on dawał dokładniejsze wyniki oraz będzie miał lżejszą, prostszą i bardziej niezawodną konstrukcję.

Oczywiście, możliwość wyboru miejsca lądowania nie będzie całkowicie dowolna. Tak więc, w chwili początkowej, czyli chwili gdy statek kosmiczny znajdzie się na wysokości 2 500 m będzie on mógł wylądować na obszarze elipsy, której początek będzie odległy od statku o około 10 000 m, a która mieć będzie długość około 7 500 m i szerokość około 3 000 m. W miarę zniżania się statku parametry te będą się mniej więcej proporcjonalnie zmniejszały.

Konstrukcja iluminatorów przed fotelami selenonautów będzie taka, że zapewni widoczność miejsca lądowania na wysokości 10 stopni ponad dolną krawędzią iluminatorów i aż do chwili, gdy statek znajdzie się w odległości 90 m od celu.

Obecnie uważa się, że dużym ułatwieniem będzie umieszczenie w rejonie lądowania na powierzchni Księżyca jakichś sztucznych punktów orientacyjnych w rodzaju, na przykład, urządzeń podobnych do aparatów kosmicznych „Surveyor". Oczywiście, możliwe będzie także lądowanie na zupełnie nie przygotowanym terenie.

Dodać przy tym trzeba, że prawie do ostatniej chwili przed lądowaniem, a więc jeszcze w momencie zawiśnięcia na wysokości 30 m ponad powierzchnią Księżyca, selenonauci będą mieli możność zrezygnowania z lądowania i poderwania statku do lotu powrotnego ku głównemu statkowi kosmicznemu „Apollo", krążącemu ruchem satelitarnym wokół Księżyca wraz z ich trzecim kolegą w kabinie.

Mgr inż. ANDRZEJ MARKS

Zespół wyprawowy LEM statku kosmicznego „Apollo".

NA ZIEMI W POWIETRZU

11 września po północy amerykańska sonda księżycowa „Surveyor-5" wylądowała łagodnie na powierzchni Srebrnego Globu.

W ciągu 48 godzin przed lądowaniem obawiano się, że statek może się rozbić o powierzchnię Księżyca, ponieważ z silnika wyciekał płynny hel. Usterkę tę wykryto wkrótce po wyrzuceniu „Surveyora-5" z Przylądku im. Kennedy'ego. Po uruchomieniu na krótko jednego z silników w celu skorygowania toru lotu, zbiornik z helem nie domknął się. Mimo wielokrotnie ponawianych sygnałów radiowych z Ziemi, paliwo wyciekało. Okazało się, że usterka ta nie była tak wielka, by uniemożliwiła lądowanie sondy na Księżycu.

Wkrótce po łagodnym lądowaniu „Surveyor-5" dokonał pierwszych zdjęć i przekazał je na Ziemię. Pierwsza fotografia przedstawia trójnóg, na którym osadzona jest aparatura. Następne zdjęcia przedstawiały teren otaczający „Surveyora". Jak podkreślają uczeni amerykańscy, powierzchnia Księżyca wygląda podobnie jak to przedstawiały fotografie uzyskane wcześniej z poprzednich sond typu „Surveyor".

Głównym zadaniem „Surveyora-5" jest dokonanie przy pomocy specjalnej aparatury, chemicznej analizy podłoża księżycowego. Dotychczas badano ten grunt pod względem fizycznym, tj. jego konsystencję. Wyniki tych badań dowiodły, że grunt księżycowy jest twardy i że mogliby na nim lądować przyszli kosmonauci.

Amerykańska sonda księżycowa wylądowała około 3 km od punktu pierwotnie wyznaczonego.

Rzecznik ośrodka kontroli lotów kosmicznych w Pasadena oświadczył, że eksperyment przebiega sprawnie. Aparaturę do analizy chemicznej uruchomiono i uzyskano już pewne informacje. Chodzi przede wszystkim o stwierdzenie, czy grunt księżycowy zawiera takie składniki jak żelazo, węgiel, wapno.

Uczeni amerykańscy przywiązują wielką wagę do eksperymentu przeprowadzonego za pośrednictwem „Surveyora-5". M. in. spodziewają się częściowego wyjaśnienia zagadki pochodzenia satelity ziemskiego.

Zdjęcia odbierane z „Surveyora-5" — znacznie lepsze niż z wszystkich poprzednich aparatów — wskazują, że jest on pochylony względem pionu pod kątem 19,9 stopni.

Agencja TASS podaje, że 11 września wprowadzony został na orbitę radziecki sztuczny satelita Ziemi „Kosmos-175". Przy pomocy aparatury zainstalowanej na pokładzie mikroksiężyca kontynuowane będą badania przestrzeni kosmicznej.

✵

Amerykański satelita biologiczny „Biosatelita-2", mający na pokładzie ok. 10 mln różnych roślin i owadów, został sprowadzony na Ziemię w dniu 9 września, wcześniej niż przewidywał program, ze względu na złe warunki atmosferyczne. Biosatelita przebywał w Kosmosie 2 dni.

Na konferencji prasowej w Honolulu uczeni, którzy przeprowadzili wstępne badania niektórych organizmów, stwierdzili, że był to eksperyment o wielkim znaczeniu naukowym.

✵

W lipcu bieżącego roku zakłady Dorniera (NRF) rozpoczęły budowę głowic dla angielskich rakiet badawczych typu „Black Brant-III". Chodzi na razie o trzy głowice z pełnym wyposażeniem przeznaczone dla Instytutu Geofizycznego i Meteorologicznego w Braunschweigu. Rakiety z nowymi głowicami zostaną wyrzucone z Kiruna w Szwecji jesienią 1968 roku, w celu zbadania zjawisk występujących przy pojawianiu się zorzy polarnej.

✵

Niedawno powstał tak zwany „Europejski Zespół Satelitarny" (EST) w skład którego wchodzą wytwórnie z W. Brytanii, Francji, Holandii, Szwecji, NRF i USA. „Zespół" prowadzić zamierza wspólnie pracę z dziedziny budowy sztucznych satelitów.

✵

Pierwszy satelita australijski wystartuje w Kosmos jeszcze w grudniu roku bieżącego. Zostanie on wyrzucony przy użyciu rakiety amerykańskiej „Redstone". Satelita o masie 45 kg osiągnie orbitę 180/1300 km. Informację tę podała delegacja uczonych z Australii, obecna na tegorocznej konferencji COSPAR w Londynie.

✵

Najnowsze pomiary radiolokacyjne Srebrnego Globu określają średnicę Księżyca na 3 475 km.

✵

Austronauta Scott Carpenter, pilot statku „Mercury-7" definitywnie wystąpił z NASA. Jak wiadomo, Carpenter ostatnio pracował przy badaniach głębin oceanu, przebywając prawie miesiąc w statku podwodnym.

✵

Nowa brytyjska rakieta „Petrel" wytwórni Bristol Aerojet przeznaczona jest do badania jonosfery i promieniowania słonecznego. Ładunek użyteczny o masie 12 kg „Petrel" unosi na wysokość 120 km.

✵

Radziecki pasażerski samolot naddźwiękowy Tu-144 wystartować ma do pierwszego lotu w końcu roku 1968. Taką wiadomość przekazał prasie brytyjskiej Clive Jenkins przewodniczący syndykalistów, po powrocie z podróży do ZSRR.

✵

W końcu lipca bieżącego roku oblatano prototyp nowego szybowca francuskiego typu Wassmer Wa-26 „Squale". Jest to szybowiec klasy standard o rozpiętości skrzydeł 15 m (z profilem Wortmanna). Doskonałość maksymalna 33.

✵

Zdalnie kierowany model samolotu wykonany przez charkowianina Borysa Pacenkera (ZSRR) uzyskał prędkość 150 km/h. Wynik ten o 13 km/h przewyższa dotychczasowy radziecki rekord krajowy.

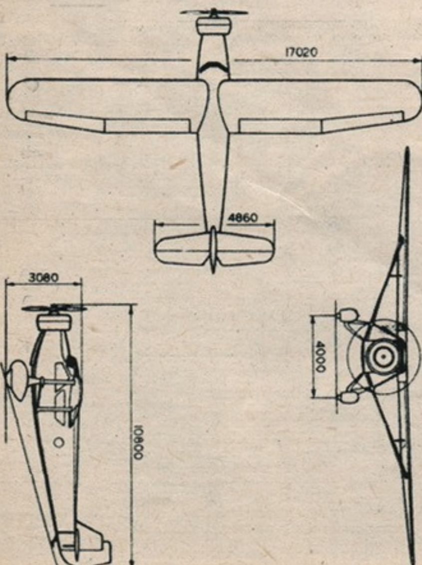
✵

W mistrzostwach szybowcowych USA organizowanych w Marfa (Texas) w dniach 4—14 lipca najlepszy okazał się A. J. Smith na szybowcu Sisu-1A przed R. Schrederem na HP-14 i R. Johnsonem na HP-13.

✵

Austriak Erich Feldermajer, 33-letni dentysta z zawodu, a z zamiłowania spadochroniarz i narciarz, zaprojektował osobliwe „spadochrono-skrzydło-narty", przyrząd, który ma umożliwić bezpieczne skoki bez użycia normalnego spadochronu. „Narty" Feldermajera, to po prostu małe skrzydła, na których w środku parcia spoczywa ciało skoczka. Przy prędkości około 120—200 km/h wynalazca zamierza lądować, ustawiając pod odpowiednim kątem swój aparat. Na razie prób w locie nie zanotowano.

50 SAMOLOTY KRAJU RAD



STAL-3

Ten ośmiomiejscowy samolot pasażerski, podobnie jak i jego poprzednik — sześciomiejscowy STAL-2, był dziełem zespołu konstruktorskiego kierowanego przez A. I. Putiłowa. Głównym materiałem, z którego wykonano szkielet maszyny, była szeroko stosowana w dobie pierwszej pięciolatki nierdzewna stal „Enerż-6". W budowie samolotu stosowano spawanie elektryczne.

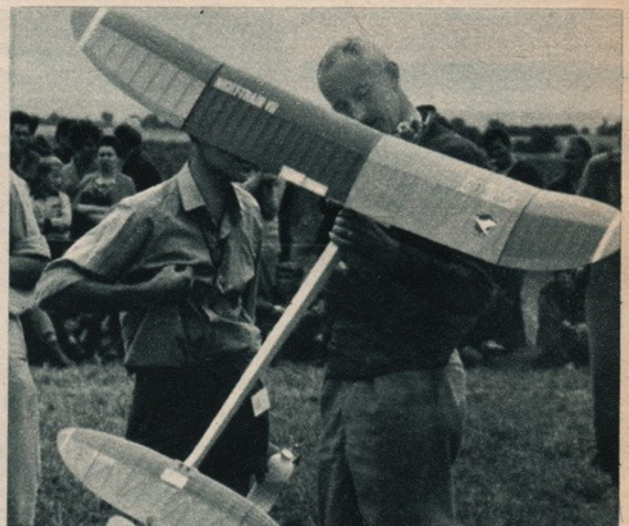
Tak STAL-2 jak i STAL-3 były to górnopłaty. STAL-3 z silnikiem M-22 o mocy 480 KM rozwijał jednak prędkość do 240 km/h, a więc o 40 km/h większą od STAL-2, osiągał pułap 6 550 m i miał zasięg 940 km.



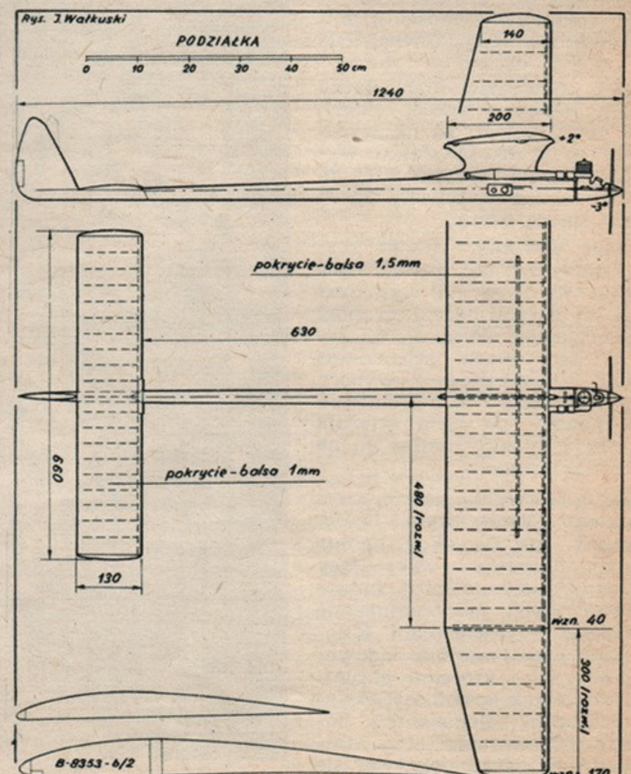


Startuje Szwed R. Johansson

MISTRZOSTWA



G.R. French (W. Brytania), który zdobył tytuł Wicemistrza Świata w kategorii modeli silnikowych. Niżej model J. Seeliga (NRF) — I miejsce.





Włoch Carlo Lenti przedstawia model, który zajął trzecie miejsce na mistrzostwach. Foto: J. Jarończyk (2)





Puchar kryształowy, nagroda przechodnia ufundowana na mistrzostwa przez bratnie redakcje „Letectvi" i „Modelar" z CSRS. Puchar po 40 latach przejdzie na własność FAI. Zwycięzca otrzymuje miniaturę. Ustanowiony został dla kategorii silnikowej. Z prawej — Fin Sukala otrzymuje historyczny już puchar Wakefielda za zwycięstwo w kategorii gumówek. Foto: J. Smola (2)

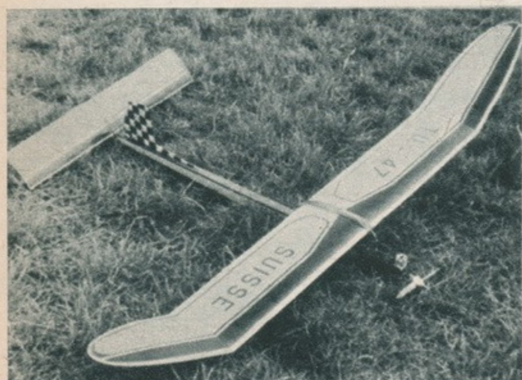
ŚWIATA



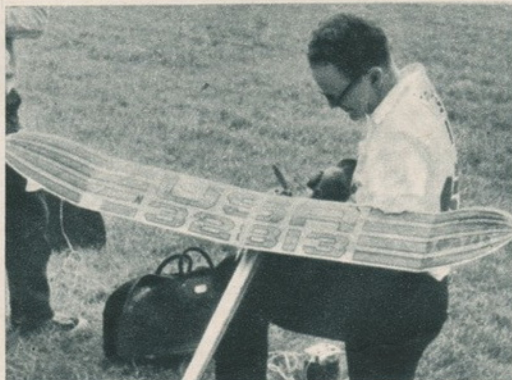
(3)

Najciekawszą konkurencją Mistrzostw Świata – 1967 była kategoria modeli z napędem mechanicznym. Poziom techniczny i sportowy tej konkurencji był bardzo wysoki. Na czoło wybijały się dwie wielkie indywidualności: zdobywca tytułu Mistrza Świata J. Seelig (NRF) oraz Anglik G. R. French, wicemistrz. Również wielu innych modelarzy demonstrowało świetnie wykonane i doskonale latające modele, np. Amerykanie, Włosi, Szwajcarzy... Dało się bez trudu zauważyć znaczną ilość oryginalnych koncepcji budowy modeli, jakie dominują w poszczególnych krajach. Jak na tym tle wyglądali Polacy? Przyzwoity poziom reprezentował tylko Z. Sulisz, natomiast wysłanie R. Straburzyńskiego na tego rodzaju imprezę było, mówiąc delikatnie – co najmniej nieporozumieniem. Zawiódł również Krzemiński, mimo że dysponował dobrym modelem; możliwości jego są duże, ale zbyt rzadko je wykorzystuje. W efekcie, ekipa polska jako zespół, nie pozostawiła po sobie korzystnego wrażenia.

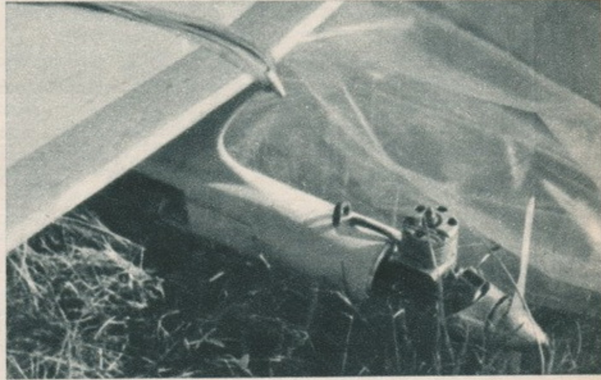
JANUSZ WAŁKUSKI



Starannością wykonania odznaczały się modele szwajcarskie. Przykładem jest model F. Schneeebergera.

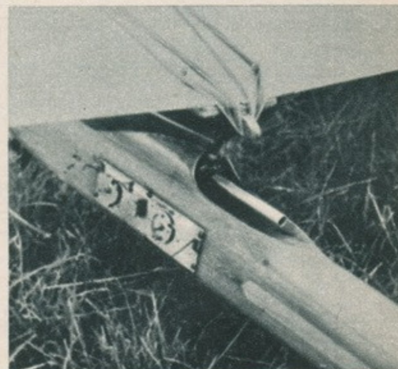


Amerykanin J. Wagner ze swym pięknie wykonanym, ale nie zawsze dobrze latającym modelem.

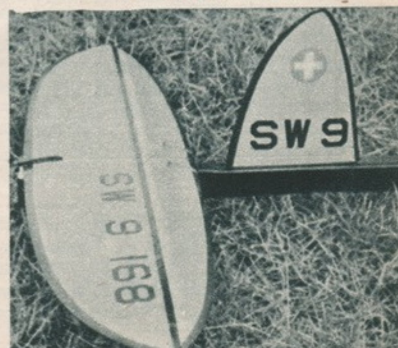


Przednia część modelu J. Seeliga (NRF). Uwagę zwraca całobalsowe pokrycie skrzydeł.





Powyżej — oryginalna konstrukcja rury wydechowej, u dołu — usterzenie modelu szwajcarskiego.



Z lewej — modele polskiej ekipy na starcie mistrzostw. Foto: J. Wałkuski (7)

ATAK NA WAWELSKIE SKARBY

ANDRZEJ ZIEMIŃSKI

REPORTERSKIEJ braci wiadomo, że nie każdy wypad w teren przynosi spodziewane rezultaty. Ale takiej generalnej klapy, jaka spotkała nas w styczniu 1961 roku, nie przewidywali nawet najwięksi pesymiści. A przecież wszystko było dopięte na ostatni guzik... Ale zacznijmy „ab ovo":

Otóż, w owym pamiętnym dla nas styczniu, statek Polskiej Marynarki Handlowej m. s. „Krynica" wiózł z Kanady do kraju odzyskane po latach wawelskie skarby. Było to — jak zapewne pamiętacie — prawdziwe wydarzenie. Dzienniki radiowe i szpalty gazet przynosiły wiadomości o tym, że największe firmy asekuracyjne nie chciały ubezpieczyć bezcennego ładunku, o wypłynięciu z Montrealu, sztormach na Atlantyku, przewidywanym terminie zawinięcia „Krynicy" do Gdyni. Gdy skarby były gdzieś na środku oceanu, memu przyjacielowi Krystianowi B. zaświtał w głowie pomysł genialny: zrobić reportaż filmowy z pokładu „Krynicy" i nadać w Dzienniku TV jeszcze przed zawinięciem statku do portu!

Pomysł chwycił. Szefowie wyrazili aprobatę i — na wszelki wypadek — wątpliwość w jego powodzenie. Po kilku dniach pomysł zaczął jednak nabierać realnych kształtów: Dowództwo Wojsk Obrony Pogranicza dało dwa ścigacze, Aeroklub Warszawski — samolot, a TV pieniądze na jego opłacenie. Mój przyjaciel Krystian B. zaszczycił mnie propozycją współpracy. Oczywiście nie dlatego, że umiałem posługiwać się kamerą filmową — on robił to znacznie lepiej. Chodziło przede wszystkim o umiejętność prowadzenia samolotu. Zawiązaliśmy więc spółkę autorską i przystąpili do pokonywania tak zwanych trudności. A było ich bez liku. Najpierw więc trzeba było zabezpieczyć się na wypadek złej pogody. W lotnictwie bowiem „nielotna" pogoda zdarza się aż nazbyt często. Na szczęście moje kwalifikacje pilota osiągnęły wówczas najwyższy pułap: 100×2×18. Oznaczało to, że mogę lecieć w tak zwanych trudnych warunkach atmosferycznych — przy podstawie chmur 100 metrów, widzialności poziomej 2 kilometry i prędkości wiatru 18 metrów na sekundę. A jeśli warunki będą jeszcze trudniejsze?

— Z tym pytaniem i prośbą o pomoc zwróciliśmy się do Głównego Nawigatora Aeroklubu. Ów nawigator — Bolcio Ł. — wysłuchał nas cierpliwie, przejął się sprawą i wpadł w głęboką zadumę. Myślał tak intensywnie, że w ciągu krótkiego czasu pochłonął w „Telimenie" cztery duże kawy, tyleż torcików węgierskich i... powiedzmy „fructovitów". Wreszcie rzekł: do Szczecina musisz polecieć korytarzem LOT-u.

Nasz plan w największym bowiem skrócie przedstawiał się tak: lot dwumiejscowym „Jak-18" z Warszawy do Szczecina, tam z lotniska samochodem do Świnoujścia, gdzie czekały przydzielone przez WOP ścigacze. Po wypłynięciu jednym z nich — kurs na cieśniny duńskie i w niedzielę o świcie rendez-vous z „Krynicą". Po kilku godzinach spędzonych na pokładzie i nakręceniu iluś tam set metrów taśmy — powrót ścigaczem do Świnoujścia, przerzut szybkim samochodem do Szczecina i start do Warszawy. Lądowanie na warszawskim lotnisku w niedzielę około 16 i o 19.30 w Dzienniku Telewizyjnym relacja filmowa z pokładu „Krynicy", która miała zacumować przy jednym z gdyńskich nabrzeży dopiero w poniedziałek o 10 rano. Tak więc filmowa relacja „naszych specjalnych wysłanników" absolutnie pogrążyłaby konkurencję czyli radio i stołeczne dzienniki. Tymczasem jednak była już środa a „specjalni wysłannicy" siedzieli w „Telimenie" oniemiali z wrażenia:

— Jak to? — wykrztusiłem wreszcie w odpowiedzi na genialny pomysł głównego nawigatora. Przecież, aby lecieć korytarzem LOT-u, trzeba mieć łączność radiową z ziemią. Tymczasem nasz „Jak" nie ma radia! A w ogóle...

— Zaraz, zaraz — przerwał mi Bolcio Ł. — w ogóle... to jest jedyne wyjście: tylko wtedy będziesz mógł lecieć przy podstawie chmur niższej od 100 metrów. A radio — dostaniesz. Pamiętaj — łączność z Warszawą, Poznaniem i Szczecinem na kanale trzecim. Z Gocławkiem — na drugim. Czwarty — awaryjny — gdy się zgubisz.

— Bolcio Ł. okazał się niezastąpiony. Załatwił radiostację, przelot korytarzem i w ogóle „zielone światło" dla naszej wyprawy. Już następnego dnia, w czwartek, wszystko było zapięte na ostatni guzik. Start wyznaczyliśmy na zajutrz rano.

— O bladym świcie byliśmy na lotnisku. Nie czując przejmującego mrozu wypchnęliśmy samolot z hangaru i rozpoczęli załadunek. Nie było to proste — w kabinie małego, sportowego samolotu trzeba było upchać dwie kamery filmowe, reflektory, akumulatory, magnetofon... Wreszcie zająłem miejsce pilota:

— Benzyna otwarta, wyłączony, pełny gaz! — krzyczałem do mechanika. Po kilku obrotach śmigłem — on do mnie:

— Mały gaz!

— Jest mały. Od śmigła!

Nacisnąłem rozrusznik. Silnik, jak za czasów swej młodości, zaskoczył natychmiast. Włączyłem radiostację. Poprzez ryk silnika dał się słyszeć charakterystyczny gwizd pracującej prądnicy. Wrzuciłem drugi kanał i wezwałem Gocławek. W słuchawkach cisza. Na trzecim — Okęcie też nie odpowiadało. Zmniejszyłem obroty i krzyknąłem do mechanika:

— Wacek! Radio nie działa!

— Jakże ma działać? — odpowiedział. Nie ma kwarców.

— Po co mi więc to pudło za plecami? — myślałem. Znając jednak rygorystycznego zawiadowcę lotniska, krzyknąłem:

— Wacek! Ani mru, mru! Lecimy!

Czekając aż Krystian ulokuje się w kabinie, przeglądałem komunikat meteorologiczny: do rejonu Poznania słonecznie, potem wzrost zachmurzenia aż do pełnego pokrycia. W końcu trasy — podstawa chmur około 200 metrów. Wzrost temperatury i możliwość oblodzenia w chmurach. Słowem — od zachodu front ciepły.

— Krystian! Jesteś gotów? — zapytałem przez telefon pokładowy.

— Tak, ale kołuj powoli. Chcę zrobić kilka ujęć.

Kołowałem więc powoli, a mój przyjaciel, wychylony z kabiny, „kręcił". Na starcie, zamiast zamknąć limuzynę, wygramolił się na skrzydło i wręczając mi kamerę krzyczał:

— Ciebie zrobiłem. Teraz ty mnie!

Cóż — trzeba było uwiecznić współtwórcę genialnego reportażu o wawelskich skarbach... Reklama jest dźwignią handlu...

Wreszcie Krystian wlazł do kabiny...

Start odbył się normalnie. Przelecieliśmy nad Warszawą i prościutko, korytarzem, do Poznania. Lecieliśmy na wysokości 400 metrów z prędkością 210 kilometrów na godzinę. Ziemia dość szybko przesuwała się pod nami. Nie poświęcaliśmy jej zbyt wiele uwagi: gruba warstwa śniegu utrudniała orientację i — w promieniach słońca — raziła oczy blaskiem. Zresztą do Poznania lecieliśmy na RPK czyli radiopółkompas. Trzeba było tylko pilnować, aby wskazówka tkwiła w środku skali...

Tymczasem piękna, mroźna i słoneczna pogoda zaczęła się psuć. Na błękitnym niebie najpierw pojawiły się wysokie, pierzaste cirrusy, potem średnie chmury warstwowe, a kilkanaście kilometrów przed Poznaniem lecieliśmy już pod siąpiącym deszczem stratusem.

Wyłączyłem radiopółkompas. Nie był już potrzebny — dolatywaliśmy do Poznania. Po chwili — małe zwiększenie kursu. Kierunek — Szczecin. Teraz już pilnie wpatrywałem się w ziemię tylko tu i ówdzie pokrytą brudnymi plamami śniegu. Wysokość lotu, choć lecieliśmy tuż pod chmurami, zmniejszyła się do 100 metrów. A horyzont przesłaniały jeszcze niższe chmury...

Po kilkunastu minutach przysłoniło nas tak, że lecieliśmy tuż nad polami. Na domiar złego widoczność zmniejszyła się do 100 metrów. Pod skrzydłami samolotu w szalonym pędzie przemykały pola, domy, drzewa. Wreszcie — rozległy las: tu było jeszcze gorzej. Chmury zaczepiały o korony drzew... Przez kilka sekund nie widziałem nic.

Kilka sekund... dość, aby poczuć zwykły, ludzki strach. Nie wstydzę się doń przyznać — w podobnych lotach zaznało go wielu mych kolegów. Nie bać się bowiem, to znaczy nie mieć wyobraźni. A przecież nie trudno wyobrazić sobie aż nazbyt możliwe zawadzenie o komin, drzewo, przewody wysokiego napięcia. Reszta... to już kwestia ułamka sekundy. Ale strach można i trzeba opanować, nie pozwolić mu się obezwładnić, zachować zdolność logicznego myślenia... Wiedziałem o tym wszystkim. Rozsądek nakazywał zwrot o 180 stopni i powrót do Poznania. Ale... może to tylko chwilowe pogorszenie pogody? Przecież komunikat przewidywał w Szczecinie pułap 200 metrów!

Balansując między strzępami chmur a koronami drzew, lecę więc dalej. Sprawdzam mapę i przypominam sobie trasę: nie, tu nigdzie nie ma linii wysokiego napięcia i kominów. Dalej — za lasem — będzie wieżyczka triangulacyjna, ale ominę ją z lewej.

Las skończył się, ale pogoda nie uległa poprawie. Ciągle kosiakiem, omijając wyższe drzewa i zabudowania, dociągam nad jezioro Dąbie. Jeszcze kilka minut lotu i wypuszczam podwozie. Po chwili — klapy i „Jak" dotyka murawy lotniska. Jesteśmy w Szczecinie.

W porcie lotniczym w Dąbiu okazuje się, że pogorszenie pogody nie było chwilowe — od zachodu nasunął się rozległy niż. Gdybym miał czynną radiostację posadzono by mnie w Poznaniu, bo z dwóch lecących przed nami do Szczecina samolotów nie dotarł ani jeden. Komunikacyjny zawrócił do Poznania, a sanitarny, po oblodzeniu w chmurach, lądował na trasie.

Tymczasem jednak — mamy czas: do Warszawy będziemy wracać dopiero pojutrze. Jutro, w sobotę, jedziemy do Świnoujścia i dalej — ścigaczem — na rendez-vous z „Krynicą". A teraz — do hotelu.

Następnego dnia, w sobotę, pogoda jeszcze gorsza: z okien hotelu „Orbis" nie widać nawet wieży pobliskiego kościoła Świętego Jakuba. Co gorzej — na szosach gołoledź. Jutrzejsza jazda samochodem ze Świnoujścia będzie więc trwała nie półtorej ale około czterech godzin. Na to nie możemy sobie pozwolić — nie zdążymy na czas do Warszawy. Pozostaje jedyna koncepcja: odlecieć dziś do Kołobrzegu, przesiąść się na ścigacz, który dopłynie tam ze Świnoujścia i łapać „Krynicę" w rejonie Bornholmu. Po nakręceniu skarbów i powrocie do Kołobrzegu — lot do Warszawy.

Od naczelnika portu na lotnisku Dąbie — seria telefonów: do Warszawy, Kołobrzegu, Świnoujścia. Wreszcie wszystko udaje się „odkręcić". Ścigacze dopłyną do Kołobrzegu, gdzie wieczorem mamy zaokrętować się na jeden z nich. Ale nie koniec kłopotów: okazuje się, że w Kołobrzegu nie dysponują sprężonym powietrzem, a nasz „Jak" wymaga ciągłego uzupełniania nim niezbyt szczelnej instalacji pneumatycznej. Bez powietrza nie da się zapuścić. Wreszcie i ta trudność zostaje pokonana — do Kołobrzegu wyjeżdża, oczywiście na koszt TV, „Warszawa" z mechanikiem i butlami.

Teraz — tylko lecieć. Ba — ale jak? Z budynku portu nie widać nawet końca lotniska... Sytuację ratuje jeden z pilotów miejscowego lotnictwa sanitarnego. Doskonale znając trasę radzi, aby nie lecieć prosto, nad lądem:

— Po drodze — mówi — ma pan wzniesienia i lasy. Przy tej pogodzie nie przelecicie. Jest jednak inna możliwość — zaraz po starcie zakręt w lewo. Gdy zobaczy pan brzeg Zalewu, proszę się go trzymać. O, tu — pokazuje na mapie — trzeba uważać na wieżę, tu — na linię wysokiego napięcia..... Lecąc cały czas brzegiem Zalewu dotrzecie do Kamienia. Jest tam wysoki most, ale pogoda do tej pory powinna się poprawić. Po minięciu Kamienia — nad morze i brzegiem Bałtyku wprost do Kołobrzegu!

A więc — lecimy! Na szczęście nie ma formalnych trudności — „zielone światło" zapalone wyprawie przez głównego nawigatora aeroklubu działa!

Siedząc w kabinie grzeję silnik. Próba — wszystko gra. Mechanik wyciąga podstawki z pod kół, a ja odsuwam limuzynę — będzie lepiej widać. Oglądam się w lewo, na port, i ręką proszę o pozwolenie na start. Widzę, jak ktoś biegnie do samolotu i po chwili, wspólnie z mechanikiem, skręca go o kilkadziesiąt stopni w lewo. Naczelnik portu, bo to właśnie był on, wspina się na skrzydło i krzyczy mi do ucha:

— Niech pan trzyma przy starcie ten kierunek! Z prawej — wieża kościoła!

Wierzę na słowo. Kościoła, ani skraju lotniska nie widać.

Start. „Jak" toczy się po miękkim podłożu i odrywa od ziemi. Wciągam podwozie i przechylam samolot w lewo. Zakręcamy. Wypatruję brzeg Zalewu. Jest! Teraz — brzegiem — na północ.

Lecę 5—6 metrów nad falami wypatrując zaznaczonych na mapie punktów orientacyjnych. Pogoda — pod psem. No nic — aby dolecieć do Kamienia Pomorskiego. Tam się poprawi. A jeśli nie? Jeśli wysoki most będzie w chmurach? Brrr... O tym wolę nie myśleć.

two pracują w gospodarce morskiej. Morze ciągnie...

Rozmowę przerywa donośny sygnał alarmu manewrowego. Po chwili opuszczamy port. Stojąc na mostku filmujemy załogę OP i płynący za nami bliźniaczy okręt. Jakże nie pokazać w naszym reportażu chłopców w marynarskich mundurach, dzięki którym „zdobywamy" wawelskie skarby?

Po wyjściu z portu okręt poddaje się bałtyckiej fali. Kołysanie maleje dopiero po zwiększeniu prędkości. Za burtą pozostaje spieniony, wodny ślad. Przed dziobem — Bałtyk, noc i gwiazdy. Choć „Krynicę" spotkamy dopiero przed świtem, zostajemy na mostku. Taki rejs to dla nas prawdziwa przygoda...

Zmęczenie i zimny, morski wiatr zmuszają do zejścia. Kładziemy się w maleńkich kojach...

Choć wydawało się, że spaliśmy najwyżej godzinę, zegarek wskazuje 4 rano. Wychodzimy na pomost nawigacyjny. Nasz gospodarz — porucznik B. — właśnie wysyłał po nas marynarza: nawiązali kontakt radiowy z „Krynicą".

Po kilku kwadransach z ciemności wyłania się potężny przy naszym okręciku, oświetlony od dziobu do rufy statek — to właśnie „Krynica".

„Krynica" oddala się, niknie w brzasku poranka. Czyżby wszystko na nic?!

— Kapitanie! — mówię — płyńmy szybko do portu. Z Kołobrzegu polecimy do Gdyni i „złapiemy" „Krynicę" na redzie. Przynajmniej na jutro zdążymy z reportażem...

Niestety, po kolizji z „Krynicą" nie możemy szybko płynąć. Co gorzej — musimy jeszcze szukać drugiego, towarzyszącego nam OP, który gdzieś się zawieruszył. Po dłuższych poszukiwaniach znajdujemy go w dryfie u brzegów maleńkiej duńskiej wysepki Christianso. Miał awarię silnika.

Wieczarem wpływamy do portu w Kołobrzegu. Zgodnie z planem powinniśmy już być w Warszawie, ale teraz nam się już nie spieszy. Polecimy jutro...

Okazuje się, że to niemożliwe — do jutra nie może pozostać mechanik z butlą sprężonego powietrza. Trzeba natychmiast lecieć na najbliższe lotnisko. Znów telefonujemy do Warszawy, Szczecina, Wrocławia. Nikt nie chce nas przyjąć w nocy — „zielone światło" przestało działać. Wreszcie zgoda na lot.

Startujemy o zmierzchu. Podwozie zostawiam wypuszczone, bo manometr ciśnienia powietrza wskazuje zbyt małe wartości. Może się nie otworzy przy lądowaniu?

JAK-18

Foto: Henryk Kucharski

Na wodach Zalewu tu i ówdzie widać statki. To dobrze — myślę — w razie czego wyłowią. Wreszcie na horyzoncie jasna smuga. To oznacza poprawę pogody. Most w Kamieniu przelatujemy na stu metrach i kierujemy się nad morze. Nad Dziwnowem zakręt w prawo i — wzdłuż plaży — do Kołobrzegu.

Wreszcie — Kołobrzeg. Kilka kręgów i lądujemy. Po chwili przyjeżdża samochód. Jedziemy do portu.

Do wieczora jeszcze kilka godzin. Obiad. W czasie posiłku oczywiście dyskusja o naszej wyprawie. Wieczorem przenosimy się na ścigacz, a właściwie OP czyli okręt patrolowy. Ów OP prezentuje się okazale: długi, wysmukły, świadczący o znacznej prędkości kadłub, działka i karabiny maszynowe, antena radaru. Słowem — nowoczesna jednostka. Czekając na wyjście w morze w mikroskopijnej messie rozmawiamy z młodymi oficerami. Młodymi wiekiem, bo każdy z nich ma już za sobą lata służby. Kapitan okrętu na przykład (tak się go tytułuje choć ma stopień porucznika) ma dopiero 25 lat, ale pływa już kilkanaście. Zaczął od odrzańskich barek, by po służbie wojskowej i ukończeniu szkoły oficerskiej trafić na okręt Wojsk Ochrony Pogranicza.

Służba tu ciężka: ciągłe patrole, częste alarmy. A pływa się w każdą nawet sztormową pogodę. Załoga — chopcy z poboru — nieraz „karmią rekiny" w takich rejsach. Gdy jednak kończy się okres służby, zostają na Wybrzeżu — pływają jako marynarze floty handlowej

— Na pokładzie już Was czekają — mówi kapitan — mieli radiogram z dyrekcji PLO. Zaraz Was przerzucimy.

Gdy nasz OP zmniejszył prędkość, znów dało o sobie znać wzburzone morze: okręt ciężko przewalał się z burty na burtę, pogrążał dziobem w fali i wysoko wynurzał rufę.

— Pięć w skali Beauforta — powiedział jeden z marynarzy.

Bosman był zatroskany: przy takiej pogodzie niełatwo będzie dobić do „Krynicy".

Tymczasem potężny statek zbliżał się coraz bardziej.

— Maszyny stop, ster lewo na burt — padła komenda. Byliśmy niemal przy burcie „Krynicy". W górze, wysoko nad nami, przewieszone przez relingi postacie marynarzy. Pokład naszego OP to niemal zrównywał się z nimi, to zapadał głęboko w dół. Fala była silna.

— Podejdziemy drugi raz — powiedział kapitan i OP oddalił się od „Krynicy".

Znowu manewr zbliżenia. Jesteśmy przy burcie. Jesteśmy przy burcie. Nagle potężna fala unosi nas w górę i tłucze o burtę sąsiada. Słychać trzask łamiącego się masztu. Dziób OP zamienia się w harmonijkę. Na burcie „Krynicy" — długa rysa.

— Cała wstecz, ster prawo na burt! Słyszymy ryk obu diesli i westchnienie ulgi: „chwyciły..."

— To o silnikach. Gdyby nie chwyciły, następna fala rozbiłaby nas o burtę sąsiedniego statku.

W połowie trasy — noc. W kabinie — nikły odblask przyrządów pokładowych. Zewnątrz — mrok. Gdzieś na wysokości Mielna ledwie widoczny brzeg ucieka w bok. Spoglądam na mapę — Bałtyk wielkim łukiem wrzyna się tu w ląd. Jeśli polecę tym samym kursem — wyjdę na brzeg koło Darłowa.

Po kilku minutach brzegu nie widać. Z obu stron połyskujące w świetle księżyca morze. Czuję się trochę niewyraźnie.

Krzysio częstuje mnie cukierkiem. Odmawiam, pamiętając opisy lotu Żwirki nad Atlantykiem: gdy się gryzie cukierki — przerywa silnik.

Mimo woli zwiększam kurs. Brzeg, jakby był wielkim magnesem, ściąga nasz samolot. Cóż — pierwszy raz zdarza mi się lecieć w nocy nad morzem.

Wreszcie lotnisko. Niestety — nic się nie świeci. Ląduję przy własnym reflektorze.

Myślicie pewnie, że to koniec eskapady? Że następnego dnia przylecieliśmy do Warszawy? O, nie! „Zielone światło" w ogóle już nie działało, a pogoda „ustaliła się": deszcze i mgły...

Do Warszawy dolecieliśmy równo po dwu tygodniach od startu. Na lotnisku nie było samochodu, w redakcji nie było entuzjazmu. Atak na wawelskie skarby nie powiódł się — zamiast „rewelacyjnego reportażu" w archiwum TV do dziś leży kilkadziesiąt metrów taśmy przedstawiającej jego niedoszłych twórców i plansze: „nasi specjalni wysłannicy..... donoszą z pokładu „Krynicy"...

AKROBACYJNY REKONESANS



Powyżej: Ekipa polska na Międzynarodowe Zawody w Akrobacji Samolotowej w Magdeburgu. Stoją od lewej: Stanisław Kasperek, Jerzy Leszek (sędzia), Zdzisław Plezia (kierownik), Felicjan Kawala i Edmund Mikołajczyk oraz mechanik Marian Puszka. Poniżej z prawej: Uroczystość otwarcia zawodów.
Foto: Zdzisław Plezia

WYNIKI II MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODÓW W AKROBACJI SAMOLOTOWEJ
Magdeburg (NRD) — 20—26.VIII.1967 r.

Miejsce	Imię i nazwisko	Samolot	Konkurencje I	II	III	IV	V	Suma pkt.
1.	Aleksiej Pimienow (ZSRR)	Jak-18P	147,4	150,0	222,2	149,6	216,9	886,1
2.	Władimir Martemjanow (ZSRR)	Jak-18P	149,0	152,9	222,8	148,3	213,1	886,1
3.	Günter Börner (NRD)	Z-326A	143,7	148,0	219,5	152,2	218,2	881,6
4.	Igor Jegorow (ZSRR)	Jak-18P	141,7	142,6	220,7	142,4	214,8	862,2
5.	Erwin Bläske (NRD)	Z-326A	140,5	134,4	220,2	150,8	216,2	862,1
6.	**Stanisław Kasperek (Polska)**	**„Beskid-I"**	144,5	145,3	208,8	150,4	209,9	858,9
7.	**Felicjan Kawala (Polska)**	**„Beskid-I"**	148,4	144,9	205,4	144,9	207,0	850,6
8.	**Edmund Mikołajczyk (Polska)**	**„Beskid-I"**	142,2	148,9	209,4	136,7	210,7	847,9
9.	Peter Kahle (NRD)	Z-326A	145,5	140,8	222,4	129,1	144,4	782,2
10.	Dieter Kapphahn (NRD)	Z-326A	147,6	126,0	217,5	—	—	491,1
11.	Horst Karlstedt (NRD)	Z-326A	142,3	133,0	213,9	—	—	489,2
12.	Gyula Rozmann (Węgry)	Z-526A	143,1	137,5	206,1	—	—	486,7
13.	Sandor Farkas (Węgry)	Z-526A	142,5	137,4	203,3	—	—	483,2
14.	Monika Fleck (NRD)	Z-326A	130,0	122,9	205,9	—	—	458,8
15.	Jenö Durucz (Węgry)	Z-526A	139,7	137,1	157,4	—	—	434,2
16.	Margit Uhlig (NRD)	Z-226	124,5	114,0	190,0	—	—	428,5
17.	Jutta Wollentin (NRD)	Z-326A	130,0	113,9	178,1	—	—	422,0
18.	Angelika Oschmann (NRD)	Z-226	117,5	105,1	156,2	—	—	378,8

Konkurencje: I — wiązanka znana nakazana; II — nieznana nakazana; III — dowolna; IV — nakazana (finał); V — dowolna (finał).

Jak już informowaliśmy, w końcu sierpnia br. nasi czołowi samolotowi piloci akrobacyjni startowali w II Międzynarodowych Zawodach w Akrobacji Samolotowej w Magdeburgu. Po ich powrocie zwróciliśmy się do wieloletniego trenera kadry narodowej akrobatów ppłka Jerzego Leszka, który towarzysząc ekipie w Magdeburgu wchodził w skład komisji sędziowskiej, aby podzielił się z nami spostrzeżeniami z zawodów. A oto ważniejsze z tych spostrzeżeń.

Dobrze się stało, iż nasi piloci startowali w Magdeburgu. Wprawdzie w zawodach tych nie uczestniczyli doskonali piloci Czechosłowacji, nie było też przedstawicieli państw zachodnich, niemniej jednak na starcie stanęło wiele znakomitości. Przewodzili im reprezentanci ZSRR: aktualny mistrz świata Władimir Martemjanow i trzeci pilot ostatnich mistrzostw (Moskwa, 1966 r.) Aleksiej Pimienow. Do konkursu stanęli ponadto tak znani piloci i uczestnicy mistrzostw świata jak: Günter Börner, Peter Kahle, Erwin Bläske i Dieter Kapphahn z NRD czy Sandor Farkas i Gyula Rozmann z Węgier.

W tej doborowej stawce znalazła się trójka naszych reprezentantów: Stanisław Kasperek, Felicjan Kawala i Edmund Mikołajczyk. Trudno mówić o ich ostatecznym sukcesie w zawodach. Miejsca 6, 7 i 8, jakie zajęli, są po prostu lokatami przeciętnymi jak na nasze i pilotów ambicje i możliwości. Dokładna analiza zamieszczonej obok tabeli z wynikami zawodów mówi jednak, że polscy piloci potrafili nawiązać w kilku konkurencjach walkę z najlepszymi o czołowe lokaty. Zasługa to niewątpliwie samych zawodników i ich przygotowania, chociaż trzeba przyznać, że treningu a szczególnie startów w zawodach nasi piloci nie mają za wiele.

Do elementów, które wpłynęły na równorzędną walkę z najlepszymi zaliczyć również trzeba samoloty, co zdaje się będzie zaskoczeniem dla wielu sympatyków tej dyscypliny. „Beskid-I", bo na tych właśnie samolotach startowali nasi piloci w Magdeburgu, po wielu poprawkach i zamontowaniu (nareszcie) na nich samonastawnego śmigła (V 503, produkcji czechosłowackiej), jest już w tej chwili jednym z lepszych samolotów akrobacyjnych świata, a nawet, jeśli wierzyć naszemu rozmówcy, znajduje się na 2—3 miejscu w świecie wśród tego rodzaju konstrukcji. Ilustracją wysokiej rangi „Beskida" jest choćby duża prędkość wznoszenia, która wynosi obecnie 7 m/s, przy 7—8 m/s samolotu czechosłowackiego Z-526 i 10 m/s Jaka-18P, z tym iż „Beskid" w przeciwieństwie np. do Jaka-18P odznacza się korzystnie małym promieniem wykonywanych figur.

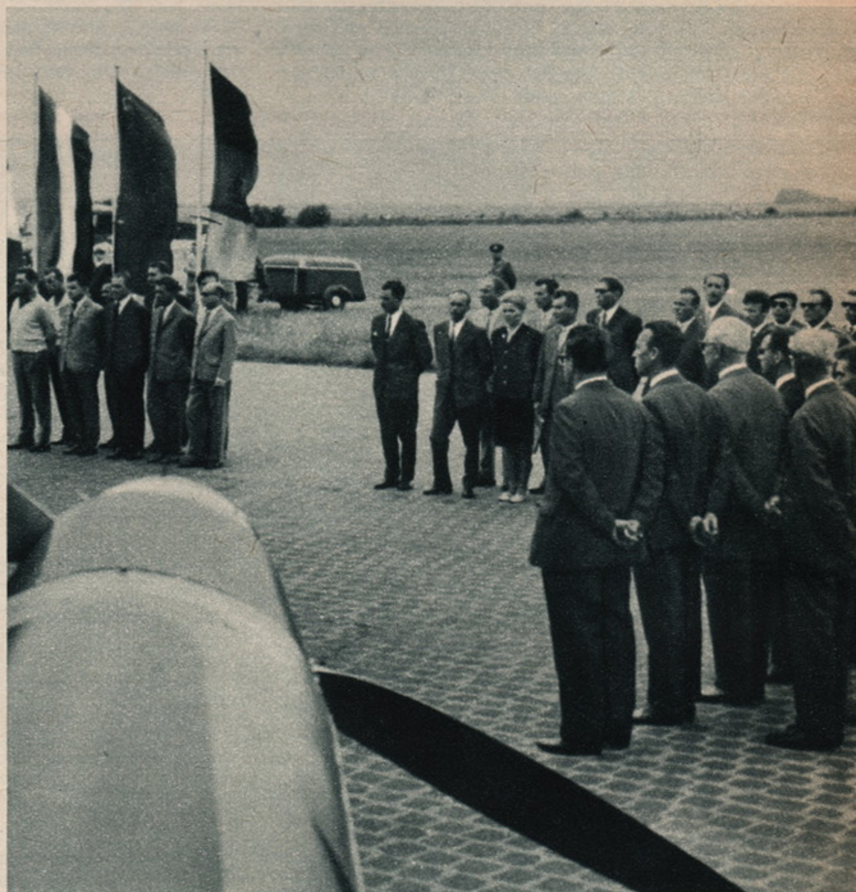
W przypadku dalszego dopracowania samolotu, szczególnie w zakresie zwiększenia dopuszczalnych współczynników przeciążeń, „Beskid I" stanie się samolotem, na którym z szansami na wysokie lokaty mogą wystartować nasi reprezentanci w przyszłorocznych mistrzostwach świata, które najprawdopodobniej odbędą się właśnie w Magdeburgu. Dodać trzeba, że dotychczasowe sukcesy oraz nadzieje na przyszłość w polepszaniu osiągów „Beskida" są zasługą działu głównego inżyniera Aeroklubu PRL oraz Lotniczych Zakładów Naprawczych w Krośnie, a szczególnie ich dyrektora Władysława Janicy.

Powracając jednak do samych zawodów w Magdeburgu, trzeba stwierdzić, że najwięcej wątpliwości budził regulamin. Różnił się on znacznie od dotychczasowych regulaminów obowiązujących na mistrzostwach świata. M.in. regulamin magdeburski nie przewidywał współczynników za trudność figur, nisko punktował utrzymanie strefy pilotażu (4—6% zamiast 20—30%), nie przewidywał żadnych punktów za harmonijność całej wiązanki, itp. W konsekwencji doszło do tego, że w wiązankach dowolnych nawet uznani mistrzowie akrobacji kręcili figury tak proste i łatwe jak pętla, wiraż itp. (ilustracją tego jest m. in. wiązanka dowolna zwycięzcy zawodów, zamieszczona obok). Oczywiście nie można się specjalnie dziwić zawodnikom, że woleli kręcić figury proste, skoro otrzymać za nie mogli tyle punktów co za figurę najbardziej trudną. Niemniej jednak nie można dopuścić do tego, by taki regulamin mógł być zastosowany w mistrzostwach świata, które przecież nie powinny być zawodami w poprawnym wykonywaniu pętli czy wirażu ale próbą najwyższych umiejętności pilotów i możliwości maszyn oraz pokazem prawdziwej sztuki latania.

W tym celu właśnie przedłożono gospodarzom i organizatorom przyszłorocznych mistrzostw świata wiele regulaminowych propozycji, w tym również polskich. Ułożenie idealnego regulaminu w sporcie dość trudno wymiernym jak akrobacja, nie jest jednak sprawą łatwą. Miejmy jednak nadzieję, że na mistrzostwach świata decydować będą o wyniku te elementy, które najwięcej ceni się w tym sporcie.

Dodając od redakcji, trzeba jeszcze życzyć naszym akrobatom, aby mieli możliwość odpowiednio wczesnego zapoznania się z regulaminem mistrzostw i takiego pokierowania treningiem i przygotowaniami, aby nie musieli po zawodach narzekać na regulaminowe niespodzianki.

HENRYK KUCHARSKI



FINAŁOWA WIĄZANKA DOWOLNA ZWYCIĘZCY ZAWODÓW ALEKSIEJA PIMIENOWA

1. Beczka w pionie, 2. Korkociąg odwrócony, 3. Skobel z pleców na plecy, 4. Pętla odwrócona, 5. Zawrót z pleców do lotu normalnego, 6. Ósemka leżąca z pleców na plecy, 7. Przewrót z pleców na plecy, 8. Skobel z pleców do lotu normalnego, 9. 3/4 beczki w pionie, 10. 3/4 beczki szybkiej w dół, 11. Wywrót sterowany na dwa tempa, 12. Głęboki wiraż, 13. Pętla, 14. Beczka szybka ujemna w górę, 15. Pół beczki pod kątem 45 stopni w dół, 16. Pół beczki w górę, 17. Beczka szybka w dół, 18. 3/4 pętli z beczką sterowaną w dół, 19. Przewrót, 20. 3/4 beczki w górę, 21. 1/4 beczki w dół, 22. Skobel, 23. Zawrót, 24. Pół beczki i pół pętli, 25. Beczka akcentowana.

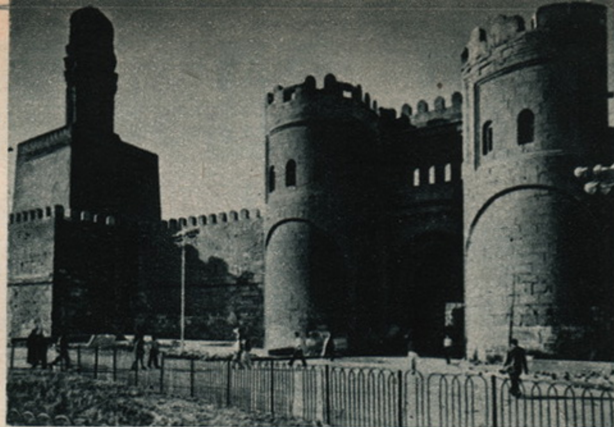
FINAŁOWA WIĄZANKA DOWOLNA NAJLEPSZEGO Z POLAKÓW STANISŁAWA KASPERKA

1. Beczka sterowana, 2. Pół pętli z beczką szybką w górnym położeniu, 3. Korkociąg odwrócony, 4. Pętla odwrócona z beczką szybką ujemną, 5. Wywrót pod kątem 45 stopni z pleców na plecy, 6. Ósemka leżąca z pleców na plecy, 7. Przewrót z pleców na plecy, 8. Skobel z pleców do lotu normalnego, 9. Wywrót sterowany pod kątem 45 stopni, 10. Pół beczki w pionie z wyjściem na plecy, 11. Korkociąg odwrócony, 12. Pętla z beczką szybką w pionie w dół, 13. Ślizg na ogon przez łeb z wyjściem na plecy, 14. Przewrót z pleców do lotu normalnego, 15. Skobel, 16 Beczka szybka ujemna pod kątem 45 stopni, 17. Zawrót odwrócony, 18. 3/4 pętli z półbeczką pod kątem 45 stopni, 19. Skobel przez plecy, 20. Ósemka leżąca, 21. Pętla z beczką szybką w górnym położeniu, 22. Pół beczki i pół pętli odwróconej, 23. Beczka szybka w dół, 24. Przewrót, 25. Pół beczki akcentowanej i półtorej beczki szybkiej ujemnej do lotu plecowego.

Pocztówka ze Zjednoczonej Republiki Arabskiej

Zawsze jest nam bardzo miło, gdy okazuje się, że nasi piloci, latający gdzieś daleko po świecie, pamiętają o naszym piśmie i jego Czytelnikach. Dlatego z satysfakcją przeczytaliśmy pocztówkę, którą ze Zjednoczonej Republiki Arabskiej nadesłał znany szef wyszkolenia Aeroklubu Kujawskiego, a ostatnio pilot gospodarczy Jerzy Derkowski.

Przekazując serdeczne pozdrowienia od pilotów pracujących nad polami ZRA, Jerzy Derkowski pisze m. in.: „Latamy w trudnych warunkach i staramy się pracę wykonywać jak najlepiej i w jak największej ilości. Wkrótce wracamy do kraju (pocztówka datowana jest 28 sierpnia br. — przyp. red.) — może wtedy uda mi się, mam nadzieję, podzielić szerzej wrażeniami z lotniczej pracy wśród egipskich przyjaciół. Nie gniewajcie się, że piszę tak niewiele ale naprawdę mam bardzo mało czasu".



Widokówka przedstawia stare mury miejskie Kairu

KRZYŻÓWKA

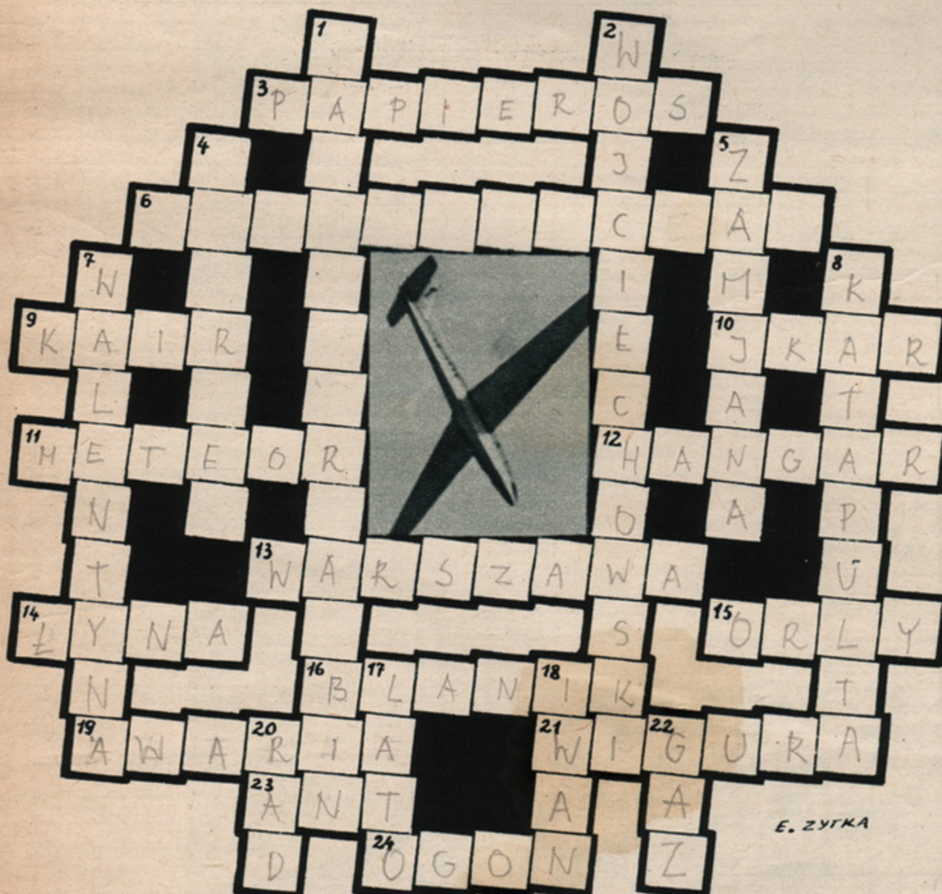
Poziomo: 3 — drugi po alkoholu wróg pilota lub służy do palenia; 6 — spadochronowa mistrzyni Polski na 1963 rok, 9 — miasto w Egipcie z dużym portem lotniczym, 10 — mityczny lotnik, który po stopieniu się wosku spadł do morza; 11 — jedyny odrzutowiec lotnictwa alianckiego, używany podczas II wojny, zbudowany przez firmę „Gloster" lub ciało stałe, wywołujące w atmosferze zjawisko „gwiazdy spadającej", 12 — pomieszczenie, w którym znajdują się szybowce i samoloty, 13 — pierwszy pułk lotnictwa myśliwskiego, utworzony na terenie ZSRR, 14 — rzeka przepływająca przez Olsztyn; 15 — port lotniczy pod Paryżem, 16 — wyczynowy szybowiec czechosłowacki, 19 — niewielkie uszkodzenie silnika, 21 — pilot i konstruktor, w 1932 r. zginął podczas burzy w Cierlicku, 23 — typ samolotu, na którym Czkałow ustanawiał rekordy, 24 — tylna część samolotu.

Pionowo: 1 — imię i nazwisko autora książki „Szybownictwo na świecie", 2 — nasz redakcyjny kolega, autor książek: „Przegląd samolotów myśliwskich", „Pies elektroniczny i inne ciekawe modele"; 4 — fizyk francuski, w 1783 roku dokonał wzlotu na balonie wypełnionym wodorem lub imię amerykańskiego kosmonauty Conrada, 5 — zamontowanie nowego silnika, gdy skończy się resurs poprzedniego; 7 — imię pierwszej kobiety w Kosmosie; 8 — umożliwia start samolotu z pokładu lotniskowca lub opuszczanie kabiny w niebezpieczeństwie, 17 — pora roku; 18 — imię Kożeduba — radzieckiego pilota, który strącił 62 samoloty nieprzyjacielskie; 20 — pierwiastek odkryty przez Marię Curie-Skłodowską; 22 — wypełnia powłokę balonu.

Opracował: **EDWARD ZYTKA**

Wśród czytelników, którzy do dnia 8.X.67 br. nadeślą prawidłowe rozwiązania, rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania prosimy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 1, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach,** z dopiskiem „Krzyżówka".



W lotniczej KSIĘGARNI

OPOWIEŚĆ O PRAWDZIWYM CZŁOWIEKU ● Borys Polewoj. Przełożył Jerzy Wyszomirski. Państwowe Wydawnictwo „Iskry", Warszawa 1967. Wydanie VIII, str. 295. Cena 9 zł.

Nowy, stutysięczny nakład znakomitego, pięknie przetłumaczonego na język polski lotniczego opowiadania z okresu drugiej wojny światowej zasadniczo nie wymaga recenzji. „Opowieść o prawdziwym człowieku" stała się już bowiem klasyką lotniczą, powieścią przekładaną na bodaj wszystkie języki świata i wydawaną w astronomicznej liczbie egzemplarzy. Dla wiadomości jednak najmłodszego pokolenia podaję krótki komunikat, który ukazał się w radzieckim dzienniku „Prawda" z 6. VIII. 1946 r. Jest to jakby skrót treści sławnej książki Borysa Polewoja.

„W dniach zaciętych walk z najeźdźcami niemieckimi wśród sławnych lotników radzieckich był także Aleksy Mariesjew.

Podczas wykonywania zadania bojowego samolot Mariesjewa został strącony, a pilot ranny.

Po amputacji nóg Mariesjew był przekonany, że wszystko już stracone. Ale w Moskwie, w zakładach imienia Karola Marksa zrobiono mu protezy. Aleksy Mariesjew zasiadł znów przy sterach samolotu.

W walkach pod Orłem w roku 1943 strącił 6 Focke-Wulffów. Za męstwo i odwagę Aleksemu Mariesjewowi nadano tytuł „Bohatera Związku Radzieckiego".

Książkę, wydaną w zgrabnym formacie zbliżonym do kieszonkowego, zdobi ładna okładka projektu Włodzimierza Terechowicza.

J. K.





„CARAVELLE" KONTRA IŁ-18

Szanowna Redakcjo!

W numerze 29 „Skrzydlatej" zamieściliście artykuł dra Mieczysława Mikulskiego pt. „Pierwsze międzynarodowe połączenia Warszawy". Autor artykułu pisze:

„Czas podróży z Warszawy do Paryża skrócony został z 9 godz. w r. 1922 do 1 godz. w roku 1967. (Czas podróży samolotem Ił-18 wynosi 2 godz. 50 min, „Caravellą" — 1 gdz. 25 min, a Boeingiem-727 — 1 godz.)".

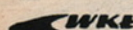
Autor artykułu jest więc wielkim optymistą w pokonywaniu przestrzeni przez samoloty „Air France". Zakładając odległość między Warszawą i Paryżem na 1500 km, z obliczeń wychodzi, że „Caravelle" lata z prędkościami lekko ponaddźwiękowymi, a Boeing-727, którego „Air France" nie posiada, znacznie je przewyższa. Porównanie tych prędkości z prędkościami Ił-18 nie wpłynęło korzystnie na reklamę prędkości samolotów LOT-u.

Jako pilot Iła-18 zapewniam, że „Caravelle" i Boeing-727 latają szybciej, lecz tylko o około 20—25%, a więc nie ma mowy o takich różnicach w czasach przelotu na tej trasie.

Ps. Dzięki szybszemu wchodzeniu na wysokość na Ił-18 w stosunku do „Caravelle" — udaje nam się czasami przelecieć krótką trasę w czasie mocno zbliżonym lub nawet krótszym niż ma to miejsce na „Caravelle".

Łączę pozdrowienia

Mirosław Królikowski



WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale—FAI
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

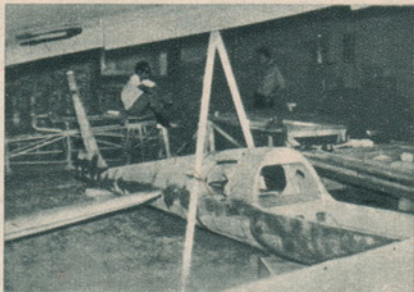
Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ. Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 30 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 7722 T-52

SKRZYDLATA POLSKA

RAKIETA PO ŚWIECIE

„URUPEMA"

Brazylijski wyczynowy szybowiec 1-miejscowy ITA „Urupema". Rozpiętość — 15 m, długość — 7,5 m, pow. nośna — 12 m², wydłużenie — 18,75. Ciężar własny — 141 kG, ciężar całkowity — 288 kG. Doskonałość max. — 37. Opadanie przy 74 km/h — 0,61 m/s. Dopuszczalna prędkość max. — 258 km/h. Prędkość przeciągnięcia — 67 km/h. Szybowiec znajduje się w budowie. Jest on przygotowywany na przyszłoroczne mistrzostwa świata w Polsce.





„UIRAPURA"

Brazylijski 3-miejscowy samolot szkolny i turystyczny Aerotec-122 „Uirapura" z silnikiem Lycoming 0-320 o mocy 150 KM. Rozpiętość — 8,4 m, długość — 6,4 m, wysokość — 1,75 m, ciężar własny — 515 kG, ciężar całkowity — 840 kG. Prędkość przelotowa — 210 km/h, prędkość przeciągnięcia — 80 km/h, wznoszenie — 5 m/s, zasięg — 800 km. Pierwszy lot — 2.VI.1965 r. Obecnie rozpoczęto produkcję seryjną.



IZOLATOR

Tworzywo konstrukcyjne „Min-K" jest również doskonałym izolatorem termicznym odpornym na wysokie temperatury. Jest ono używane przy budowie statków kosmicznych, m. in. „Gemini". Na zdjęciu — pokaz własności izolacyjnych „Min-K".

REKORDZISTA

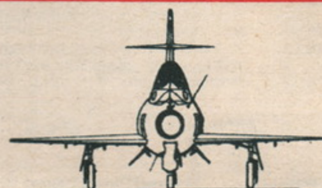


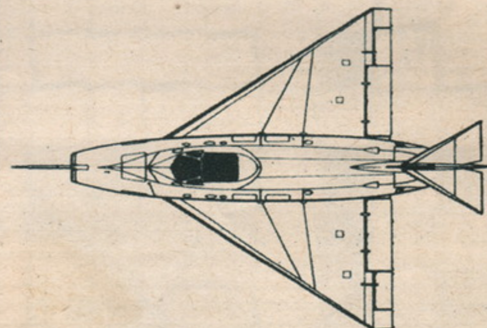
Jednomiejscowy wiropłat „Gyrocopter", na którym jego konstruktor Igor Bensen ustanowił 15.V.1967 r. osiem rekordów międzynarodowych w klasie wiatrakowców. Oto niektóre rekordowe wyniki: odległość w obwodzie zamkniętym — 119 km, prędkość w obwodzie zamkniętym 100 km — 82,5 km/h, odległość w linii prostej — 133,3 km, pułap — 2 217 m. „Gyrocopter" był niedawno opisywany w „SP".

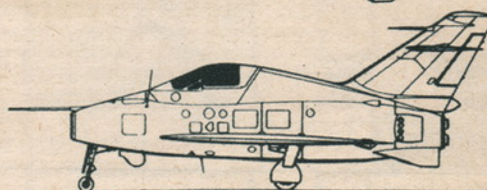
SAMOLOT DOŚWIADCZALNY „GERFAUT"

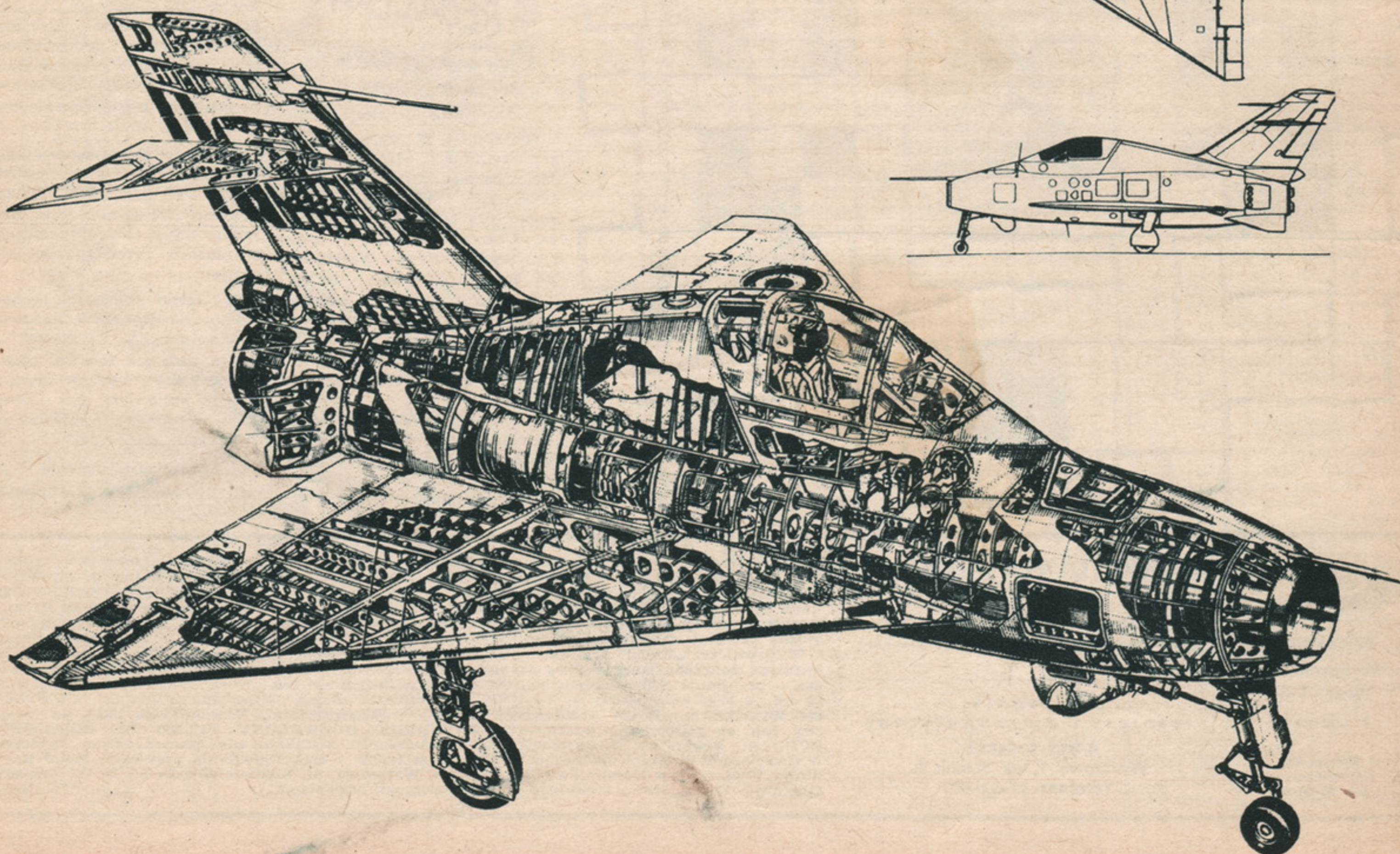
Przekrój perspektywiczny przedstawia oryginalny francuski odrzutowy samolot doświadczalny NORD-1402 „Gerfaut" zbudowany i badany w latach 1954—1957. Zbudowano 3 maszyny tego typu. Był to pierwszy samolot francuski, na którym przekroczono prędkość dźwięku. 16 i 28 lutego 1957 r. na ulepszonej wersji NORD-1405 „Gerfaut-II" pobito wszystkie międzynarodowe rekordy wznoszenia w zakresie wysokości 3 000—12 000 m i ustanowiono rekord wznoszenia na 15 000 m.











POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT”

LOT
NOWINY

NR 69 ● PAŹDZIERNIK ● 1967

WROCŁAW – SZCZECIN

Nowy, jesienny rozkład połączeń krajowych PLL LOT przyniósł otwarcie linii łączącej Wrocław ze Szczecinem. Kursują na niej samoloty typu Ił-14, raz dziennie w obu kierunkach. Czas przelotu — 90 minut, cena biletu — 200 zł. Start samolotu ze Szczecina o godzinie 9.20, przylot do Wrocławia 10.50. Odlot z Wrocławia 16.10, przylot do Szczecina 17.40.

Uruchomienie tego połączenia nastąpiło po okresie szczególnego natężenia przewozów pasażerskich na liniach krajowych LOT-u. Dopiero obecnie stało się bowiem możliwe wygospodarowanie jednego samolotu typu Ił-14 do obsługi trasy pomiędzy Wrocławiem i Szczecinem. Tak więc połączenie to wprowadzone zostało na okres jesienno-zimowy. Czy uda się je utrzymać również w lecie roku przyszłego — trudno obecnie odpowiedzieć. Wydaje się jednak, że jeśli nie nastąpi powiększenie ilości posiadanych przez LOT samolotów — będzie to raczej rzeczą niemożliwą.

Już pierwsze rejsy lotnicze na nowo otwartej linii wykazały jak bardzo było potrzebne to połączenie. Zarówno władze obu miast jak i opinia publiczna przyjęły tę nową inicjatywę LOT-u z dużym zadowoleniem.

Przy okazji warto przypomnieć, że wrocławski Oddział LOT-u powołany został 28 kwietnia 1945 roku, a linia Warszawa — Wrocław uruchomiona została 18 czerwca tegoż roku. Początkowo loty były nieregularne, stosowane w miarę potrzeb — już jednak w 1946 roku rejsy na tej trasie odbywały się zgodnie ze stałym rozkładem. I tak w tymże roku z połączenia pomiędzy Warsza i Wrocławiem skorzystało 7 541 osób, w 1950 roku — 7 162, w 1960 — 23 617 pasażerów. Dopiero w latach ostatnich nastąpił znaczny wzrost przewozów pasażerskich na tej trasie. W 1964 roku LOT przewiózł już 46 228, w 1965 roku — 56.979, a w ub.r. — 72 924 pasażerów, co stanowi 25,6 procent ogólnych przewozów pasażerskich roku 1966 na liniach krajowych. W ciągu siedmiu miesięcy br. z linii Wrocław — Warszawa — Wrocław skorzystały 59 433 osoby.

Obecnie, w nowym rozkładzie lotów, obowiązującym od 11 września br., Wrocław otrzymał po siedem połączeń dziennie z Warszawą w obu kierunkach: pięć samolotami typu An-24 i dwa samolotami typu Ił-14. Na tej trasie może więc podróżować samolotami LOT-u 568 pasażerów dziennie. Pomiędzy Wrocławiem i Gdańskiem jest po jednym połączeniu dziennie samolotami Ił-14 dla 64 pasażerów. Ogółem na liniach lotniczych do i z Wrocławia PLL LOT oferują obecnie po 696 miejsc pasażerskich każdego dnia. Stopień ich wykorzystania jest bardzo wysoki i wynosi ok. 85—90 procent.



Towarzyszący prezydentowi dziennikarze i fotoreporterzy wchodzą na pokład LOT-owskiego Iła-18.



Po przylocie do Krakowa. Za chwilę rozpocznie się uroczyste powitanie.

Z WIZYTY PREZYDENTA

Około 180 przedstawicieli światowej prasy, radia i telewizji towarzyszyło prezydentowi Francji, generałowi de Gaulle'owi w trzydniowej podróży po Polsce. Na trasie z Warszawy do Krakowa, a następnie z Katowic do Gdańska i z Gdańska do Warszawy korzystali oni z turbośmigłowych samolotów typu Ił-18 i An-24, należących do PLL LOT.



Prezydent Francji generał de Gaulle po przybyciu samolotem do portu lotniczego w Krakowie.

WITAMY POMNIK LOTNIKA





Kwiaty od dzielnicy Warszawa Ochota.

W uroczystości odsłonięcia zrekonstruowanego Pomnika Lotnika w Warszawie wzięła udział duża grupa pracowników LOT-u. Wśród nich byli piloci, którzy walczyli w czasie wojny na wszystkich frontach, byli dawni pracownicy naszego przedsiębiorstwa, byli i ci, którzy w 1932 roku brali udział w przygotowaniach do odsłonięcia dawnego Pomnika Lotnika, zniszczonego przez Niemców w czasie powstania warszawskiego. Ze szczególnym wzruszeniem wspominała tamte chwile p. Jadwiga Śliziewicz, która przed 35 laty z ramienia ówczesnej dyrekcji LOT-u uczestniczyła w przygotowaniach do uroczystości na Placu Unii Lubelskiej.

Pomnik Lotnika jest dla nas — wszystkich pracowników PLL LOT — powrotem do stolicy jeszcze jednego, zagubionego w wojennej zawierusze, warszawiaka, symbolem czci dla tych wszystkich, którzy lotnictwu poświęcili życie, oddając codzienny trud i wysiłek.

Z lewej — Pasażerski samolot LOT-u typu An-24 ponad Pomnikiem Lotnika w czasie uroczystości odsłonięcia.



Pracownicy PLL LOT w czasie uroczystości. W środku p. Jadwiga Śliziewicz.

1967 — MIĘDZYNARODOWY ROK TURYSTYKI

TURYSTYKA — PASZPORTEM POKOJU

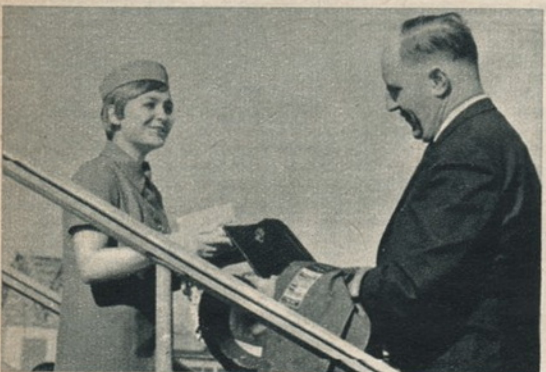




W Warszawie bawił z wizytą oficjalną minister Spraw Zagranicznych Holandii pan Joseph M.A.H. Luns wraz z osobami towarzyszącymi. Delegacja holenderska skorzystała w podróży do Polski z rejsowego połączenia samolotem PLL LOT.



Pożegnanie na lotnisku Okęcie. Obok min. Lunsa po prawej minister Spraw Zagranicznych PRL — Adam Rapacki.



W drodze powrotnej minister skorzystał również z polskiego samolotu komunikacyjnego.
Przed odlotem z Amsterdamu do Warszawy minister Joseph M.A.H. Luns żegna się z przedstawicielem PLL LOT — Z. Borszewskim.

ODLOT „MAZOWSZA"

Na warszawskim Okęciu żegnaliśmy ostatnio Państwowy Zespół Pieśni i Tańca „Mazowsze", który udawał się na występy do Australii. Na trasie z Warszawy do Kairu artyści korzystali z bezpośredniego połączenia samolotem PLL LOT. Przed odlotem wykonali oni dla kamer Polskiej Telewizji oraz żegnających osób kilka popisowych piosenek w języku angielskim, specjalnie przygotowanych dla australijskich słuchaczy.

Jak poinformowała nas p. G. Jackowska, dyrektor administracyjny Zespołu, jest to już 47 zagraniczna podróż „Mazowsza", które odwiedziło 28 krajów wszystkich kontynentów.

— Z reguły korzystamy z połączeń lotniczych naszego LOT-u — powiedziała p. G. Jackowska — skracają bowiem podróż. Poza tym samolotami LOT-u leci się bardzo wygodnie, a obsługa na pokładzie jest znakomita. Dodam tu, że jeden z naszych „mazowszan" — Janusz Kozubski tak pokochał latanie LOT-em, że po odejściu z Zespołu został stewardem. Szkoda, że dzisiaj nie leci razem z nami. Byłoby nam bardzo przyjemnie.

Do Kairu lecimy bezpośrednio bez lądowań. Dziękujemy za to LOT-owi, bo znacznie szybciej znajdziemy się nad Nilem. Czeka tam już na nas pani Mira Zimińska-Sygietyńska, która już wcześniej odleciała samolotem LOT-u. Do Polski wracamy dopiero w grudniu i pierwszym z nią powitaniem będzie samolot ze znakami lecącego żurawia. A więc do zobaczenia na kairskim lotnisku!"

W chwilę później nasi „mazowszanie" poproszeni zostali na pokład turbośmigłowego Iła-18.





Przed odlotem z warszawskiego lotniska „Mazowsze wykonało kilka piosenek

Pamiątkowe zdjęcie z kapitanem LOT-owskiego Iła-18 Stefanem Nowakiem, który poprowadzi samolot do Kairu

Uśmiechnięte mazowszanki udają się do samolotu



WROCŁAWSKIE SPOTKANIE



Na zdjęciach od lewej do prawej: kapitan Władysław Chabrowski w czasie pierwszego rejsu z Wrocławia do Szczecina, dla p. Elżbiety Komarek (z prawej) był to pierwszy lot w życiu, w rejsie uczestniczyli także dziennikarze.

Z okazji uruchomienia nowego połączenia LOT-u na trasie Wrocław — Szczecin odbyła się w stolicy Dolnego Śląska sesja wyjazdowa Klubu Publicystów Lotniczych Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich. Tematem sesji były także wrocławskie inwestycje LOT-u, sprawy jesienno-zimowego rozkładu lotów oraz rozwoju komunikacji lotniczej na Ziemiach Zachodnich.

Dziennikarze zwiedzili tereny projektowanej budowy wrocławskiego dworca lotniczego oraz wzięli udział w inauguracyjnym rejsie do Szczecina. W spotkaniu uczestniczyli m. in. przedstawiciele KW PZPR oraz WRN, którzy przedstawili swą opinię na temat potrzeb mieszkańców Wrocławia w zakresie komunikacji lotniczej. Informacji i wyjaśnień udzielał zastępca dyrektora LOT-u do spraw administracyjnych mgr Władysław Zagórski. Pracę wrocławskiego Oddziału PLL LOT omówił obszernie kierownik Leszek Janicki.





STUDENCI Z BOLONII

Pomyślnie rozwija się wymiana turystyczna pomiędzy polskimi i włoskimi studentami. Oto na dziesięciodniową wycieczkę do Włoch odleciała specjalnym samolotem LOTu 80-osobowa grupa słuchaczy Uniwersytetu Jagiellońskiego. Po przylocie do Wenecji, krakowscy studenci spotkali się ze swymi kolegami z Uniwersytetu „Irnerio" w Bolonii, którzy tym samym samolotem LOTu odlatywali do Warszawy.

Studenci włoscy przybyli w tradycyjnych czapkach Bolońskiego Uniwersytetu i byli serdecznie witani przez słuchaczy warszawskich wyższych uczelni. Po zwiedzeniu stolicy udali się do Krakowa, Wieliczki, Oświęcimia i Zakopanego.

W czasie powitania na lotnisku Okęcie studenci włoscy powiedzieli nam: „Podróż była cudowna. Większość uczestników po raz pierwszy w życiu leciała samolotem i lot ten wywarł na nich wielkie wrażenie. Jesteśmy wszyscy bardzo, bardzo zadowoleni".



Studenci włoscy przylecieli do Polski w swych charakterystycznych kapeluszach.



Przed odlotem z Warszawy ostatnie pozdrowienia dla polskich, gościnnych kolegów.

BEJRUT PARYŻ PRZEZ WARSZAWĘ





Coraz większym powodzeniem cieszy się nowa forma turystyki lotniczej, wprowadzona przez PLL LOT. Oto na przykład — połączenie Bejrut — Paryż z trzydniowym pobytem w Warszawie, czyli tzw. „inclusive tour": koszt biletu z lądowaniem i pobytem w naszej stolicy jest równy kosztowi biletu za bezpośrednie połączenie Bejrut — Paryż. Ostatnio bawili w Warszawie studenci libańscy z College des Apotres w Bejrucie, którzy powracali z Paryża na pokładzie samolotu LOTu. Zwiedzili oni Warszawę pod opieką swych warszawskich kolegów ze Studenckiego Biura Podróży i Turystyki „Almatur". Po trzydniowym pobycie odlecieli do Bejrutu na pokładzie LOTowskiego Iła-18.

Libańskie nauczycielki sfotografowały się na pamiątkę ze stewardessą LOT-u. „Tak mile i troskliwie się nami opiekowała..." — mówiły. (Zdjęcie u góry).

„Żegnaj" Warszawo! Żegnajcie polscy koledzy!" — woła profesor Keyrouz Rachid, opiekun libańskich studentów. (Zdjęcie po prawej).



GOŁĘBIE DLA RZYMU

Z Warszawy do Rzymu odleciał samolotem PLL LOT transport ulicznych gołębi. Umieszczone w wygodnych, przewiewnych klatkach, dobrze zniosły powietrzną podróż. Na naszym zdjęciu — warszawskie gołębie przed załadunkiem na pokład Iła-18.



MIASTO Z LOTU PTAKA

PLL LOT wznawiają tradycyjne loty propagandowe samolotami pasażerskimi ponad miastami, które posiadają stałą komunikację lotniczą.

Loty nad Warszawą odbywają się od 11 września do 30 października br. codziennie w godzinach od 10.30 do 13.00 — w dni robocze samolotami turbośmigłowymi typu An-24, w niedzielę natomiast samolotami Il-14. Cena biletu 70 zł.

Informacji na temat lotów ponad innymi miastami udzielają miejscowe oddziały PLL LOT.

LOT-em DO SOPOTU

Na Festiwalu Piosenki w Sopocie przebywali liczni przedstawiciele zagranicznych radiofonii oraz ekipy telewizyjne kilku krajów. Z połączenia samolotem LOT-u skorzystał m. in. pan Emilhenco, reprezentant Radia Monte Carlo. Na trasie z Warszawy do Gdańska podróżował on krajową linią LOT-u.



Na zdjęciu: p. Emilhenco w rozmowie ze stewardessą portu.

Z LISTÓW DO LOT-u

Codzienna poczta przynosi nam wiele listów od pasażerów krajowych i zagranicznych linii LOT-u. Oto jeden z nich, nadesłany przez panią Z. S. z Warszawy.

„W dniu 12.8.67 r. odbyłam podróż samolotem Polskich Linii Lotniczych LOT z Londynu do Warszawy wraz z mym bardzo chorym Ojcem. W czasie załatwiania formalności — tak w Londynie jak i w Warszawie — doznałam wielu ułatwień i pełnego zrozumienia dla mej ciężkiej sytuacji.

W związku z tym pragnę bardzo serdecznie podziękować wszystkim, którzy wykazali tak ludzkie i życzliwe podejście zarówno do chorego jak i mojej osoby. W szczególności bardzo dziękuję pracownikom LOT-u w Londynie oraz w warszawskim porcie lotniczym na Okęciu za sprawne i szybkie przeprowadzenie wszelkich formalności. Ta życzliwość i pomoc były dla mnie ogromnie cenne w mej trudnej sytuacji".

FILMOWCY NA POKŁADZIE





W najbliższym czasie wejdzie na ekrany kin nowy polski film fabularny pt. „Paryż — Warszawa bez wizy", reżyserii Hieronima Przybyła. Zdjęcia kręcone były m. in. na lotnisku Okęcie, w Kairze i Paryżu oraz na pokładzie samolotu PLL LOT. Dodajmy, że nasze linie udzieliły realizatorom filmu wiele pomocy, udostępniając im swój sprzęt oraz przeloty na trasie do ZRA.

Na zdjęciach: Mieczysław Kalenik, grający rolę kapitana samolotu Il-18, w rozmowie ze stewardessą oraz grupa stażystek, opuszczających nasz samolot.

W CZTERY STRONY ŚWIATA

W Warszawie krzyżują się powietrzne szlaki piętnastu towarzystw lotniczych. Przez naszą stolicę wiodą najkrótsze powietrzne drogi z krajów skandynawskich nad ciepłe morza południowej Europy, z zachodu na wschód. Z każdym rokiem zwiększa się ilość pasażerów, korzystających z Centralnego Portu Lotniczego na warszawskim Okęciu. O odlotach i przylotach informuje specjalna tablica u wejścia do portu zagranicznego. Stewardessa, Anna Radek, uzupełnia informacje.



NOTATNIK LOTU

Blisko 600 dzieci pracowników PLL LOT skorzystało z kolonii i obozów wędrownych w ciągu lipca i sierpnia br. Odpoczywały one w ośrodkach kolonijnych w Międzywodziu i Wiśle Głębce. Obozy wędrowne odbyły się w Karkonoszach i Beskidach. Również ok. 600 pracowników PLL LOT wypoczywało we własnym ośrodku wczasowym w Międzywodziu, a także w Wiśle Głębce i Karpaczu. Dział Socjalny LOT-u zamierza zorganizować również zimowiska dla pracowników przedsiębiorstwa.

*

Coraz większym powodzeniem wśród zagranicznych melomanów cieszy się doroczny festiwal muzyki współczesnej „Warszawska Jesień". Przylatują oni do Polski samolotami LOT-u. Program pobytu — poza koncertami — obejmuje także atrakcyjną wycieczkę do Żelazowej Woli.

*

Ponad 10 tysięcy odpowiedzi wpłynęło na wielki konkurs turystyczny, zorganizowany już po raz trzeci przez Polskie Radio, PLL LOT i PBP Orbis. Wśród uczestników rozlosowano około tysiąca cennych nagród. Szesnastu laureatów skorzystało z wycieczki do Polski, ufundowanej przez Orbis i LOT. Zwiedzili oni Warszawę, Malbork, Gdańsk, Biskupin, Gniezno, Poznań, Kórnik, Oświęcim, Kraków i Zakopane. Również w roku przyszłym zorganizowany zostanie podobny konkurs.

*

Na łamach „Czerwonego Sztandaru", organu KC Komunistycznej Partii Litwy, ukazującego się w języku polskim, zamieszczono obszerny artykuł omawiający rozwój i działalność PLL LOT. Gazeta ta zorganizowała także interesujący konkurs dla swych czytelników na tematy polskie. Wśród konkursowych zadań znalazły się także pytania na temat LOT-u, który ufundował dla laureatów atrakcyjne nagrody.

*

Do Genewy odleciała grupa polskich alpinistów by wziąć udział w wyprawie na Mont Blanc. W drodze powrotnej samolot LOTu zabrał ze Szwajcarii tamtejszych alpinistów, którzy udali się do Polski, by zwiedzić tatrzańskie szczyty.



Panna Elisabeth Reinold przyleciała z Paryża do Warszawy samolotem Polskich Linii Lotniczych LOT i po zwiedzeniu stolicy odleciała do Koszalina. Stąd już było blisko do Białego Boru, gdzie mieści się znana stadnina koni.

— Do Polski, na „wakacje w siodle", chciałam przylecieć już w roku ubiegłym, ale niestety nie zdołałam zdobyć miejsca. Wszystkie były sprzedane. Wcześniej zwróciłam się więc do francuskiego biura podróży „Cheval Voyages" o zarezerwowanie mi biletu — mówi panna Elisabeth Reinold — i tak wreszcie mogłam wybrać się do Polski, poznać piękną i tak bliską nam Francuzom Warszawę. Tu w Białym Borze spotkało nas przemiłe przyjęcie. Serdeczność i gościnność gospodarzy przeszła nasze oczekiwania. No i przede wszystkim były konie. Wspaniałe, doskonale ułożone, wysokiej rasy. To ogromna satysfakcja uprawiać jeździectwo.

Niejednokrotnie zastanawialiśmy się, skąd u nas takie zainteresowanie emocjami sportu konnego. Odpowiedź jest prosta. Żyjemy w zmechanizowanym świecie samochodów, szybkobieżnych wind, lodówek, pralek, kuchennych robotów. Dziecko urodzone w mieście, jeśli nie wyjedzie na wieś nie zna widoku konia, krowy czy owcy — jedynie z obrazka. I właśnie wśród ludzi, żyjących w tym zmechanizowanym wygodnym świecie budzi się nieprzeparta tęsknota do natury, do jak najbliższego z nią kontaktu.

Cieszę się bardzo, że przyleciałam do Białego Boru, te dwanaście dni spędzonych sam na sam z piękną, malowniczą przyrodą przyniosły nam nie tylko wypoczynek, ale także wiele niezapomnianych przeżyć i przygód. Zaprzyjaźniłam się i z gościnnymi gospodarzami, i z doskonale wytresowanymi końmi. Mogę tylko powiedzieć, że będę bardzo do jednych i do drugich tęsknić.

Chcę też podkreślić, że podróż do Białego Boru została znakomicie zorganizowana. Przelot samolotem turbośmigłowym typu Il-18 był bardzo wygodny i szybki. Ani się spostrzegliśmy, a stewardessa zapowiedziała lądowanie w Warszawie. Przelot do Koszalina był również bardzo przyjemny. Wypoczęci i zadowoleni z pasjonujących jeździeckich przygód — wracamy do Paryża. I mówimy: do widzenia w przyszłym roku na cudownych „polskich wakacjach w siodle".





Zdjęcia w numerze: Marian Kobrzyński (27), Archiwum LOT-u (1).

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wewnętrzny 44. Redaktor: JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do numeru 40 (847) z dnia 1 października 1967 r. „Skrzydlatej Polski".